Die Haftung ohne Verschulden

Ihre Entwicklung und Anwendbarkeit auf die modernen Verkehrsmittel

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der Rechtswissenschaftlichen Fakultät
der Johann Wolfgang Goethe-Universität
zu Frankfurt am Main

vorgelegt von

Heini Jansen
aus Straßburg i. E.

1939

Dissertationsdruckerei F. W. Kalbfleisch, Gelnhausen

1. Gutachter: Professor Dr. A. Schantz

2. Gutachter: Professor Dr. v. Unruh

Tag der mündlichen Prüfung: 5. Dezember 1938.

Meinen Eltern!

Inhaltsverzeichnis.

Schrifttum[1]).

Amira: Grundriß des germanischen Rechts. 3. Aufl. Straßburg 1913.
Bienenfeld: Die Haftungen ohne Verschulden. Berlin u. Wien 1933.
Binding: Die Normen und ihre Übertretungen. 2. Aufl. Leipzig 1890—1919.
Böttger: Zur Neuregelung des Verkehrhaftpflichtrechts, i. Eisenbahn- und verkehrsrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen, Bd. 53.
Bredow-Müller: Das Luftverkehrsgesetz vom 1. August 1922. Berlin 1922.
Brinz: Lehrbuch der Pandekten. Bd. I—III, 2. veränd. Aufl., Erlangen und Leipzig 1873—1892.
Conrad-Floegel: Kraftfahrzeugverkehr. 2. Aufl. 1933.
Cosack: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. I. 7. Aufl. 1922.
Dernburg: Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. Bd. II. 1. und 2. Aufl. Halle 1899, 1902.
Dorpmüller: Fortentwicklung des Eisenbahnrechts. In der Zeitschrift der Akademie für deutsches Recht, 1935
Eger, Gg.: Das Reichshaftpflichtgesetz. 7. Aufl. 1912.
Eger, Gerh.: Änderung der Gefährdungshaftung, i. Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht, 1928.
Enneccerus: Lehrbuch des bürgerlichen Rechts,
Bd. I. 13. Bearb. (Nipperdey) 1931,
Bd. II. 11. Bearb. (Lehmann) 1930.
Exner: Der Begriff der höheren Gewalt, (vis major) im römischen und heutigen Verkehrsrecht, i. Grünhuts Zeitschrift für das private und öffentliche Recht der Gegenwart, Nr. 10.
Fischer: Probleme der Verkehrsgerichtsbarkeit, i. Deutsches Recht, 1937.
Fischl: Ist das Haftpflichtgesetz von 1871 überholt? i. Die Reichsbahn, 1931.
v. Gierke: Deutsches Privatrecht. Bd. III: Schuldrecht. Leipzig 1917.
Gelpcke: i. Verhandlungen des 22. Deutschen Juristentages, Augsburg 1893.
Girard und Mayr: Geschichte und System des römischen Rechts. Berlin 1908.
Goldschmidt: Das receptum nautarum, cauponum stabulariorum, i. Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht, Bd. 3 und 16.
Goltermann: i. Verhandlungen des 22. Deutschen Juristentags in Augsburg 1893.
Henzler: Institutionen des deutschen Privatrechts. Bd. II, 1886.

---

1) Da maßgebliche, in der Arbeit behandelte Theorien und Gesetzesentwürfe Juden als Verfasser haben, konnte es nicht gänzlich vermieden werden, jüdische Schriftsteller zu zitieren. Man beschränkte sich jedoch auf ein unumgängliches Mindestmaß.

Henke: Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl. Berlin 1929.
John: Das Strafrecht in Norddeutschland zur Zeit der Rechtsbücher. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Strafrechts. Leipzig 1858.
Joseph: i. Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht. 1928
v. Kienitz: Zur Frage der höheren Gewalt, i. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn und Verkehr, Bd. 41.
Kipp: Fortbildung des Schadensersatzrechts, i. Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentags in Wien 1912. Bd. III.
Koenigs: Die Haftung des Kraftfahrzeughalters, i. Zeischrift der Akademie für deutsches Recht. 1937.
Koffka-Bodenstein-Koffka: Luftverkehrsgesetz und Warschauer Abkommen. Berlin 1937.
Krauskopf: Das moderne Sicherungswesen der Reichsbahn, i. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1934.
Lambsdorff: i. Archiv für Eisenbahnwesen, Bd. 55, Bd. 36.
Lechner: i. Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 1935.
Leonhard: Besonderes Schuldrecht des BGB.
Mauczka: Der Rechtsgrund des Schadenersatzes außerhalb bestehender Schuldverhältnisse. Leipzig und Wien 1904.
Merkel, R: Die Kollision rechtmäßiger Interessen und die Schadensersatzpflicht bei rechtmäßigen Handlungen, Straßburg 1895.
Müller Fr.: i. Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht. 1935.
— „ — : i. Deutsche Juristenzeitung, 1928.
Müller-Erzbach: Gefährdungshaftung und Gefahrtragung. Tübingen 1912, ferner in Archiv für die zivilistische Praxis, Bd. 106 S. 309 ff, Bd. 109 S. 1 ff.
Oppikofer: i. Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 1935.
Planck: i. Archiv für die zivilistische Praxis, Bd. 75.
Reindl: Änderung des Reichshaftpflichtgesetzes, i. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1932.
Rümelin, M.: Die Gründe der Schadenszurechnung und die Stellung des deutschen BGB zur objektiven Schadensersatzpflicht Freiburg i. Br. und Leipzig 1896.
— „ — : Schadensersatz ohne Verschulden, Tübingen 1910
Rundnagel: Die Haftung der Eisenbahn. 3. und 4. Auflage, Leipzig 1924.
Schleicher: Luftverkehrsgesetz, gleichzeitig 2. Auflage des Bredow-Müllerschen Kommentars, Berlin 1933.
Schmidt-Ernsthausen: Die höhere Gewalt im Eisenbahnrecht. i. Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. Bd. 36.
Sjögren: Zur Lehre von den Formen des Unrechts und den Tatbeständen der Schadensstiftung, i. Iherings Jahrbücher, Bd. 35.
Sohm: Institutionen, Geschichte und System des römischen Privatrechts. 17. Aufl., bearb. v. Mitteis, München und Leipzig 1923.

Stoll: Grundriß des deutschen Rechts. Hsg. v. Hch. Stoll und Hch. Lange, „Vertrag und Unrecht", 1. Halbbd., Tübingen 1936.
Stobbe-Lehmann: Handbuch des deutschen Privatrechts, 3. Aufl. Bd. 3, 1898.
Traeger: Der Kausalbegriff im Straf- und Zivilrecht. Marburg 1904.
Trendel: i. Zeitschrift der Akademie für Deutsches Recht, 1935 u. 1936.
Unger: Handeln auf fremde Gefahr, i. Ihering, Jahrbücher Bd. 33.
Windscheid-Kipp: Lehrbuch des Pandektenrechts. 2. Bd., 9. Aufl. Frankfurt a. M. 1906.
Wilda: Geschichte des Strafrechts. Bd. I, Strafrecht der Germanen, Halle 1842.
Würdinger: Zwangshaftpflichtversicherung für Kraftfahrzeuge. i. Deutsches Recht, 1937.
Wussow: i. Eisenbahn- und verkehrsrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen. Zeitschrift für Eisenbahn- u. Verkehrsrecht, Bd. 23.
— „ — : i. Verhandlungen des 22. Deutschen Juristentages in Augsburg 1893. Bd. I und II.

Sammlungen von Abhandlungen, Gesetzen und Entscheidungen, Zeitschriften.

(mit den benutzten Abkürzungen):
Archiv für die zivilistische Praxis (Arch. ziv. Prax.).
Archiv für Eisenbahnwesen (Eis. Arch.).
Deutsche Juristenzeitung (DJZ).
Deutsches Recht (DR).
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht (EE).
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (RG).
Entscheidungen der Reichsoberhandelsgerichts (ROHG).
Gesetzessammlung für die Königlich Preußischen Staaten (GS).
Grünhuts Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart (Grünhut).
Iherings Jahrbücher.
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht (LZ).
Nationalsozialistisches Handbuch für Recht und Gesetzgebung.
Die Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiet des Zivilrechts (OLG).
Das Recht. Rundschau für den deutschen Juristenstand (Recht).
Die Reichsbahn.
Reichsgesetzblatt (RGBl.).
Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in den deutschen Staaten (Seuff. Arch.).
Verhandlungen des 22. Deutschen Juristentags in Augsburg 1893
(DJT) 31. Deutschen Juristentags in Wien 1912
35. Deutschen Juristentags in Salzburg 1928.
Zeitschrift für Verkehrswissenschaft. (VZ).
Zeitschrift für Handelsrecht (Ztschr. f. HR.).

I.

Allgemeiner Überblick über die Rechtsentwicklung der Haftung ohne Verschulden.

Überall wo Menschen zusammen leben, ergeben sich aus den vielerlei Verrichtungen des täglichen Lebens Gefahrenquellen für Leib und Leben, für eigene und fremde Vermögensgüter. Je größer die Ansammlung der Menschen in Dörfern und Städten wurde und je weiter die Zivilisation im Laufe der Menschheitsgeschichte fortschritt, um so zahlreicher wurden diese Gefahrenquellen. Im Laufe seiner Entwicklungsgeschichte hat es der Mensch verstanden, die Naturkräfte in immer größerem Umfange zu seiner Unterstützung heranzuziehen. Wasser, Feuer, Wind und Tiere, die er sich zähmte, machte er sich dienstbar, wo seine Kräfte zu den verschiedenartigsten Verrichtungen nicht mehr ausreichten. Aus primitivsten Erkenntnissen und Entdeckungen, die oft dem Zufall zu verdanken waren, entwickelte sich langsam ein immer umfangreicheres Wissen und die Möglichkeiten, dieser Naturkräfte Herr zu werden und sie sich nutzbar zu machen.

Im 19. Jahrhundert erfolgte dann in beispielloser Entwicklung eine Zusammenfassung all der bisher lose zusammenhängenden Erkenntnisse, was zu jenem außerordentlichen Aufstieg der Technik führte.

Im Rahmen dieser Arbeit interessiert vornehmlich die Entwicklung der Verkehrsmittel. Hatte sich der Mensch in Tausenden von Jahren stets in ähnlicher Weise gezähmter Tiere zu seiner schnelleren und müheloseren Fortbewegung bedient, indem er dieselben als Reit- oder Zugtiere benutzte, so überstürzte sich im Laufe der letzten hundert Jahre geradezu die Schaffung immer neuer Fortbewegungsmöglichkeiten. Die Erfindung der Dampfmaschine eröffnete ein neues Zeitalter. Die ersten Eisenbahnen wurden gebaut, und ihr Schienennetz breitete sich in wenigen Jahrzehnten über alle zivilisierten Länder aus. Diese Entwicklung wurde nach der Konstruktion des Verbrennungsmotors noch überboten. Kraftfahrzeuge auf dem Lande und in der Luft eroberten sich in knapp 40 Jahren ihre heutige Vormachtstellung.

Diese Errungenschaften neuzeitlicher Technik brachten aber neben ihren vielen Vorteilen mancherlei Nachteile mit sich. Sie hatten, zumal im Anfang ihrer Entwicklung, eine Unzahl von Gefahren im Gefolge, die durch den Betrieb der einzelnen Verkehrsmittel hervorgerufen wurden. Schwere Unfälle zu Lande und zur Luft forderten und fordern auch heute noch täglich Opfer, sei es durch Tötung oder Verletzung von Menschen, sei es durch Beschädigung oder Vernichtung irgendwelcher Vermögensgüter. Nicht immer entspringen solche Unfälle einem Verschulden derjenigen, die diese

Verkehrsmittel betreiben. Manchmal liegt die Ursache fernab menschlicher Voraussicht. Die Aufgabe des Gesetzgebers gestaltete sich daher nicht leicht.

Das römische Recht kannte einen, die ganze Schadensersatzlehre beherrschenden Satz, welcher theoretisch sehr einfach klingt: „Den Schaden soll tragen, wer ihn verschuldet hat", und bis in die jüngste Zeit stand die Rechtsentwicklung im Banne dieses Gedankens[1]). Aber schon der römische Gesetzgeber mußte in manchen Fällen einsehen, daß dieser Satz nicht ausnahmslos zu befriedigenden Ergebnissen führte, nämlich dann nicht, wenn zwar ein Schaden entstanden, derselbe aber von niemanden verschuldet worden war. Schon damals kam man zu der Erkenntnis, daß Verschulden als Haftungsgrund nicht genüge, und daß es in einer Reihe von Fällen gegen jedes Rechtsempfinden verstoßen würde, wollte man den Verletzten nur deshalb seinen Schaden selbst tragen lassen, weil den Verletzer kein Verschulden trifft.

Man darf nicht etwa erwarten, bei den Römern oder unseren deutschen Vorfahren ein logisch entwickeltes System über Haftungen ohne Verschulden zu finden. Greift man vielmehr die bekanntesten Fälle von Haftungen ohne Verschulden im römischen sowie im alten deutschen Recht heraus, so erhält man den Eindruck, daß keinerlei rechtspolitische Überlegungen mitsprachen, sondern einzig und allein kasuistische Regelungen erfolgten, die von Billigkeitserwägungen diktiert waren. Die Rechtstheorie begann erst in der neuesten Zeit sich mit Haftungen ohne Verschulden zu befassen. Bis zu dem Jahre 1870 nahm sie von dem Problem kaum anders als kritisierend Kenntnis. Wenn im 19. Jahrhundert bis zu diesem Zeitpunkt durch Gesetzgebung und Rechtssprechung neue Schadenshhaftungen ohne Verschulden eingeführt wurden, so geschah dies nur selten unter dem Einfluß der Rechtswissenschaft, ja fast ohne daß diese die Tatsachen gewahrte[2]). So konnte es kommen, daß ein Gelehrter wie Brinz[3]) noch nach 1879 den Satz aussprechen konnte: „Ein nicht entschuldbares Zivilunrecht gibt es nicht". Damit übertrifft er noch den oft zitierten Satz Iherings[4]): „Nicht der Schaden verpflichtet zum Schadenersatz, sondern die Schuld".

Wenn es auch verwunderlich erscheint, daß die Rechtswissenschaft sich erst in einem so späten Zeitpunkt des Problems bemächtigte, nachdem man schon vor 2000 Jahren Fälle von Haftungen ohne Verschulden nachweisen kann, so hängt dies doch sehr mit der eingangs erwähnten Entwicklung der Technik in den vergangenen hundert Jahren zusammen, und nicht zuletzt mit der Entwicklung der Verkehrsmittel. Denn die mit der Verkehrsentwicklung verbundene Anhäufung von Schadensfällen zwang zur Schaffung einer Reihe von Gesetzen und nunmehr war die Wissenschaft gezwungen, sich auch theoretisch mit dem Problem zu befassen. Daß man es allerdings bis zum heutigen Tage noch zu keiner einheitlichen Regelung gebracht hat, daß die Auffindung einer solchen einheitlichen Linie auch außerordentliche Schwierigkeiten bietet und vielleicht nicht einmal wünschenswert ist, soll in dieser Arbeit gezeigt werden. Ferner wird gezeigt, daß die be-

1) Vgl. Müller-Erzbach, S. 6.
2) Vgl. Bienenfeld, S. 13.
3) a. a. O. I II, S. 157.
4) Schuldmoment, S. 24.

stehende gesetzliche Regelung für die einzelnen Verkehrsmittel hinsichtlich ihrer außervertraglichen Haftung teilweise nicht mehr tragbar ist.

In ihren Uranfängen gleichen sich wohl alle Rechte: es herrschte das Vergeltungssystem vor, welches bestimmt wurde durch Rachetrieb, Totenkult, abergläubige oder religiöse Vorstellung usw. Eine Trennung zwischen Strafrecht und Zivilrecht gab es nicht. Strafe und Wiedergutmachung eines angerichteten Schadens wurde in einem erledigt. Man pflegt diese erste Periode des Schadenentgeltungsrechts im römischen Recht als eine Zeit der Erfolgshaftung, auch Zufallshaftung, zu bezeichnen[5]). Hiergegen wendet sich Müller-Erzbach[6]) mit aller Entschiedenheit, indem er sagt, beide Ausdrücke seien in wesentlichen Punkten nichtssagend. Denn wer für den Erfolg (Zufall) einzustehen habe, darüber erfahre man nichts. Wenn man diese wichtige Frage etwa dadurch stillschweigend beantwortet sehen wollte, daß für den Erfolg aufkommen müsse, wer ihn veranlaßt habe, so würde diese Vorstellung unzureichend sein. Mit der uferlosen Weite des Begriffs „Veranlassen" habe niemals ein Recht auskommen können. Kein Recht habe damit Ernst machen können, jeden zur Verantwortung zu ziehen, der einen wenn auch noch so entfernten Anlaß zu einer Schadensstiftung gegeben hat. Wenn aber nicht jeder, der veranlaßt habe, bußfällig wäre, sondern hier noch eine wesentliche Einschränkung zu machen sei, so sei es irreführend, von einer ersten Zeit der Veranlassungshaftung zu reden. (Auch die gleiche Periode des germanischen Rechts wird so bezeichnet[7]). Man wird Müller-Erzbach recht geben müssen, daß die Wurzeln für dieses erste Schadensentgeltungsrecht mehr in abergläubigen Anschauungen gelegen haben als in rechtspolitischen Überlegungen. Hierfür spricht das von ihm angeführte Beispiel[8]), daß eine Handlung von dem, was seine Sache anrichtete, nicht getrennt wurde, daß der Eigentümer z. B. dafür aufkommen mußte, wenn sein Schwert in fremder Hand Unheil gestiftet hatte.

Aber gerade die Verbindung zwischen Zivil- und Strafrecht bewirkte es, daß mit der Zeit geprüft werden mußte, ob eine Tat zurechenbar war oder nicht. Das Rechtsgefühl lehnte sich dagegen auf, einen Schuldlosen zu bestrafen. Wenn auch die Prüfung der Frage, ob Verschulden vorliege oder nicht, noch in sehr grobem Rahmen geschah und sich darauf beschränkte, zu untersuchen, ob eine Tat mit oder ohne Willen verübt wurde, so setzte doch damit eine neue Entwicklung ein, die einmal dazu führte, daß der Verschuldensgedanke auch in das Privatrecht eindrang und zum anderen schließlich eine Trennung zwischen Zivil- und Strafrecht eintrat.

a) **Verschuldensgedanke und Haftung ohne Verschulden im römischen Recht.**

Nachdem der Verschuldensgedanke einmal in das Privatrecht eingedrungen war, machte ihn das römische Recht zum leitenden Gedanken. In der Justinianischen Kompilation[9]) ist ein Versuch zu sehen, die Ver-

---

5) Vgl. z. B. M. Rümelin, Ersatz, S. 16 N.3 und S. 17: — Jhering, Schuldmoment, S. 8 ff.
6) Seite 179.
7) Vgl. Wilda, S. 552; Stobbe-Lehmann, S. 508 f; Henzler, S. 262.
8) Seite 180.
9) Vgl. Müller-Erzbach, Arch. ziv. Prax. Seite 184.

schuldensmaxime zur Grundlage eines geschlossenen Systems zu machen und den Verschuldensgedanken schlechthin auf jedes Rechtsverhältnis anzuwenden. Dies mußte dazu führen, daß in Fällen, wo ein Verschulden nur sehr schwer nachweisbar oder überhaupt nicht vorhanden war, zu Kulpafiktionen gegriffen wurde, eine Regelung, die auf die Dauer nie befriedigend ist. So ging man denn dazu über, unter Beiseitestellung des Verschuldensgedankens in einzelnen Fällen eine Schadensersatzpflicht aufzuerlegen, auch wenn kein Verschulden vorlag. Man kam zu der Erkenntnis daß es, vor allem im Stadtverkehr, eine Reihe von gefährdenden Handlungen gibt, die dazu angetan sind, Schaden anzurichten, ohne daß den Schädiger ein Verschulden zu treffen braucht. Da man aber dem Geschädigten trotzdem einen Schadensersatzanspruch zubilligen wollte, ging man dazu über, derartige Fälle rein kasuistisch zu lösen, womit zwar im Einzelfalle der Billigkeit Genüge geschah, aber keine systematische Lösung geschaffen wurde. So kommt es denn, daß z. B. Sohm[10]) die bekanntesten Fälle von Haftungen ohne Verschulden aus dem römischen Recht nicht als solche bezeichnet, sondern sie Quasidelikte nennt, eine Bezeichnung, die nichts weiter als eine Fiktion darstellt[11]). Zwar kann jede Verletzung fremden Rechtsgutes letzten Endes als unerlaubte Handlung (Delikt) angesehen werden, es sei denn, daß eine Verletzung in Ausnahmefällen de lege ausdrücklich erlaubt ist — wie z. B. beim Notstand —, doch muß eine derartige Auslegung zwangsläufig zu Verwirrungen führen. Denn Hauptbestandteil eines jeden Delikts ist die Schuld und gerade diese ist es, die bei den Haftungen ohne Verschulden fehlt, wie schon die Bezeichnung zum Ausdruck bringt. Es besteht aber keinerlei Veranlassung, rechtliche Begriffe, die sich durch eine so wichtige Voraussetzung, wie das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von Schuld, unterscheiden, unter den Oberbegriff Delikt zu bringen, nur weil der äußerlich sichtbare Erfolg, die Verletzung, gemeinsam ist. Gerade daraus, daß schon die Römer einsahen, daß sie mit ihrem Grundsatz, „den Schaden soll der tragen, der ihn verschuldet hat", nicht in jedem Fall ein befriedigendes Ergebnis erzielen konnten, geht hervor, daß sich das Bedürfnis nach einem neuen, vom Deliktsbegriff losgelösten Haftungsbestreben geltend machte.

Die folgenden Beispiele aus dem römischen Recht sollen zeigen, welche Fälle von Gefährdungshaftung man damals schon kannte.

Da war einmal das Institut der cautio damni infecti[12]), durch welche sich der Eigentümer eines Grundstücks, dem durch den zu befürchtenden Einsturz eines Nachbarhauses Schaden droht, sicherstellen konnte. Die cautio damni infecti bestand darin, daß der durch den Einsturz Bedrohte sich für den Fall des Eintritts des Schadens den Schadensersatz im voraus versprechen ließ; der Grundeigentümer und die ihm gleichgestellten dinglich Berechtigten konnten durch den Richter wegen des sonst drohenden Verlustes des gefährdenden Grundstücks zur Abgabe des Versprechens gezwungen werden, womit sich außerdem noch Kautionsstellung verbinden konnte. Materieller Haftungsgrund war hier nicht das gegebene Versprechen,

10) Seite 461, a. a. O.

11) Cosack a. a. O. vermeidet auch für die modernen Fälle der Haftung ohne Verschulden den Ausdruck Gefährdungshaftung und nennt dieselben Quasidelikte.

12) Vgl. Windscheid-Kipp § 460 Anm. 8.

sondern gerade jener Gefährdungszustand, der dann die Verpflichtung erzwang. Dies zeigte denn auch die weitere Entwicklung: das Garantieversprechen sank allmählich zu einer leeren Formel herab und schließlich konnte die Kaution auch de praeterito bestellt werden, wenn der durch die Anlage gefährdete Nachbar non ipsius neglegentia, sed propter aliquod impedimentum die Leistung der Kaution herbeizuführen unterlassen hatte[13]. In welchem Umfang die cautio damni infecti der reinen Gefährdungshaftung dienstbar gemacht war, zeigt die von den Quellen überlieferte Entscheidung, welche die cautio de praeterito auch für den Fall zuläßt, daß ein Floß vi fluminis auf fremden Acker getrieben wird[14]. Hier liegt ein Fall reiner Gefährdungshaftung vor, aus der auch der letzte Rest eines Verschuldensgedankens verschwunden ist.

Ein weiteres Beispiel römischer Gefährdungshaftung war die Verantwortlichkeit des Bewohners eines Zimmers, aus dessen Fenster etwas mit schädigendem Erfolg auf die Straße geworfen oder gegossen wurde. Gegen ihn gab der Praetor eine Klage auf doppelten Schadensersatz: die actio de effussis vel dejectis[15]. Da das Recht hier zur Voraussetzung der Haftung die gangbare Straße nahm, dürfte die Gefährdung auch hier die Grundlage zu der besonders schweren Haftung ohne Verschulden sein.

Auch die vom Praetor gegebene actio de posito vel suspenso beruht auf einer Haftung ohne Verschulden. Sie richtete sich gegen den, der über einer öffentlichen Straße in gemeingefährlicher Weise etwas hingestellt oder aufgehängt hatte[16].

Ebenso ist die im aedilizischen Edikt festgesetzte Ersatzverbindlichkeit dessen, der gefährliche Tiere in der Nähe eines öffentlichen Weges hielt, nicht auf ein Verschulden abgestellt[17]. Die allgemeine Tierhalterverantwortlichkeit hat sich im römischen Recht allerdings nicht ganz vom Verschuldensprinzip loslösen und zu einer reinen Gefährdungshaftung entwickeln können.

Aus dem Delikt des servus konnte der gegenwärtige Eigentümer mit der Noxalklage (noxa caput sequitur) dahin in Anspruch genommen werden, daß er entweder die Folgen des Delikts auf sich nimmt oder den Sklaven dem Verletzten ausantworten muß (noxae dare). Das Gleiche galt, wenn ein Tier wider Erwarten (contra naturam) Schaden angerichtet hatte, so daß also nur Tierschaden und nicht von einem Menschen verschuldeter Schaden vorlag[18].

Der Brauch der noxae datio erhielt sich bezüglich der Tierhalterhaftung, auch nachdem die Vorstellungen, die ihn ausgelöst hatten, längst überwunden waren, und man sich von der Auffassung befreit hatte, daß Tiere eines Delikts fähig seien[19]. Die Hingabe des Schadensstifters erfolgte vielmehr jetzt aus dem Gesichtspunkt, daß der Verletzte sich wegen seiner Ersatzforderung durch die Arbeitsleistungen oder den sonstigen Nutzen des

---

13) Vgl. Müller-Erzbach, Arch. ziv. Prax. Seite 188 und die dort angegebenen Quellen.
14) Vgl. Windscheid-Kipp, s. Anm. 12.
15) Sohm, S. 462.
16) Sohm, S. 462.
17) Müller-Erzbach, Arch. ziv. Prax. S. 190.
18) Sohm, S. 462.
19) Müller-Erzbach, Arch. ziv. Prax. S. 23.

Tieres befriedigen sollte[20]. Gleichwohl kann man die noxae datio nicht in allen Fällen als eine auf den Wert des Tieres beschränkte Gefährdungshaftung ansprechen. Denn die Noxalklage, die sogenannte actio de pauperie, richtete sich nicht gegen denjenigen, der beim Schadenseintritt das Tier in seinem Interesse hielt, sondern gegen dessen Eigentümer; denn es galt der Satz: noxae caput sequitur. Wenn das römische Recht in der Tierhalterverantwortlichkeit auch eine Hinneigung zu der reinen Gefährdungshaftung erkennen läßt, so hat es sich durch die Beibehaltung des uralten Instituts der noxae datio doch nicht aus einem unklaren und widerspruchsvollen Zustand erheben können.

b) Haftung ohne Verschulden im deutschen Recht.

Während das römische Recht vom Gedanken des Verschuldensprinzips beherrscht war und nur in Einzelfällen ohne Verschulden haften ließ, war im alten deutschen Recht nicht die Schuld, sondern der Erfolg einer Tat bestimmend. Daher wird im Gegensatz zur römischen Schuldhaftung vielfach von einer Erfolgshaftung oder auch vom Veranlassungsprinzip im deutschen Recht gesprochen. Es ginge über den Rahmen dieser Arbeit hinaus, wollte man im einzelnen untersuchen, ob dies richtig ist oder ob man Müller-Erzbach zustimmen muß, der an Hand vieler Beispiele in wohl zutreffender Weise nachweist, daß das Haftungsprinzip unserer Vorfahren eine reine Gefährdungshaftung war. Es muß daher bei einer kurzen Schilderung der beiden vertretenen Richtungen bleiben.

„Die Tat tötet den Mann", „wer Schaden getan hat, muß dafür haften", auch wenn die Tat in noch so unschuldiger und unabsichtlicher Weise geschehen ist, so sagen die Anhänger der Erfolgshaftung. Das subjektive Moment des Willens und der Willensfreiheit bleibe hier ganz außer Betracht, wo es sich nicht um Bestrafung handle; nur der objektive Erfolg der Tat, der Vermögensverlust, werde ins Auge gefaßt und auch dem Täter aufgebürdet[21].

Müller-Erzbach[22] indessen wendet sich dagegen, das Haftungsprinzip unserer Vorfahren als Erfolgshaftung zu bezeichnen. Es nennt diesen Ausdruck nichtssagend; denn er gebe keine Auskunft darüber, wer für einen Erfolg solle verantwortlich gemacht werden, und das sei es doch gerade, wonach man frage. Mit der Kennzeichnung des germanischen Haftungssystem als Erfolgshaftung sei nur etwas Negatives ausgedrückt, nämlich daß die Frage der subjektiven Zurechenbarkeit eines Erfolges ganz im Hintergrund stehe. Man könne infolgedessen auf den Gedanken kommen, daß dann wohl jeder, der überhaupt Anlaß zu einem Erfolge gegeben habe, nach altem deutschen Recht zur Verantwortung gezogen wurde. Allein nehme man den Begriff des Veranlassens ohne alle juristischen Beimengungen als das Setzen irgend einer Bedingung zu dem Erfolg, so gelange man zu einer Weite der Verantwortlichkeit, von der ohne weiteres klar sei, daß kein

---

20) Vgl. Girard-Mayr, S. 241.
21) Vgl. Henzler, S. 262 f; v. Gierke III § 212 I und Anm. 1; ähnlich Manczka, S. 106 ff; Stoll, S. 94 und die unter Anm. 8. Zitierten.
22) Arch. ziv. Prax. S. 226 ff.

Recht je mit ihr habe auskommen können. Und trotz der Weite eines solchen angeblichen Haftungssystems sei in ihm doch nicht das der ursprünglichen germanischen Rechtsentwicklung Eigentümliche eingefangen. Denn wenn das alte Recht einstehen lasse für alle Unfälle, die eigene Sachen, namentlich eigene Waffen, selbst in fremder Hand hervorriefen, was habe dann dieser aus mystischen Vorstellungen heraus geborene Rechtssatz mit dem Veranlassungsprinzip zu tun. Wie wenig füge sich weiter diesem Prinzip die ebenfalls aus religiösen Anschauungen hervorgegangene Meinung, daß man Sachen, die Unheil gestiftet haben, nicht in Gebrauch nehmen, Menschen und Tiere, die Unglück angerichtet haben, nicht hausen noch hofen dürfe.

Daß das Veranlassungsprinzip nicht das germanische Haftungssystem gewesen sei[23]), lasse sich, abgesehen von der Erwägung, daß dieses Prinzip praktisch überhaupt undurchführbar sei und in seiner grenzenlosen Weite der Haftbarmachung der einfachsten rechtspolitischen Erwägung nicht standhalte, auch positiv unschwer aus den Quellen nachweisen. Schon die Volksrechte sehe man einen Unterschied machen, ob diese oder jene Bedingungen zu einem Erfolg gesetzt seien. Nicht jedes Bedingungssetzen, nicht jedes Veranlassen ziehe den Erfolg nach sich, sondern es werde unter den verschiedenen Bedingungen eine Auswahl getroffen und untersucht, welche von ihnen als zurechenbar anzusehen seien. Er führt dafür folgende Beispiele an[24]):

1. Nach den Volksrechten hat im allgemeinen der Zauneigentümer den Schaden zu entgelten, den sich fremdes Vieh an seinen Zäunen holt, etwa beim Versuch, darüber zu springen. Nicht so wenn ein Dritter das Vieh über den Zaun jagt. Dann haftet der Dritte,, denn er hat den Gefährdungszustand geschaffen, dem das Tier zum Opfer fiel.
2. Nach Rothari (322) (ebenso nach der Wormser Reform 6,1. Tit. 21 § 3.) macht sich strafbar, wer einen fremden Hund auf Menschen oder Tiere jagt. Der Eigentümer des Hundes hat den Schaden nicht zu vertreten.
3. Ein Hund wird unangebunden durch die Felder geführt und tut dort Schaden. Den sal — nach Sachsenspiegel III, 49 — die gelten, deme die hunt folget to velde, oder sin herre der he't nicht gelden ne mach.
4. Das Stadtrecht von Lüneburg[25]) von 1401 Art. 97 läßt für Tierschaden den Knecht haften, binnen des Hude das Tier war.
5. Das Stendaler Urteilsbuch[26]) Art. 17 läßt den Pferdeknecht haften, weil er die Pferde treibt,
6. und ebenso soll nach Hamburger Stadtrecht von 1270 VI 19 Abs. 3.20, den Schaden der bessern, der ein gefesseltes Pferd ohne den Willen des Eigentümers entfesselt und darauf reitet, und nicht der Pferdeeigentümer.
7. Für das Unheil, das ein Wagen auf der Straße anrichtet, soll der aufkommen, der den „wagen drift[27]) und nur wenn man seiner nicht habhaft

---

23) Müller-Erzbach, Arch. ziv. Prax. S. 230.
24) Seite 231.
25) Abgedruckt bei Kraut, 1846 S. 77. Entnommen bei Müller-Erzbach, ebenda.
26) bei Behrend, 1868 S. 77. Entnommen bei Müller-Erzbach, ebenda.
27) Vgl. die bei Müller-Erzbach, S. 232 Anm. 113 angegebenen Quellen.

wird, sollen die Pferde herhalten, offensichtlich um damit einen Druck auf den Fuhrmann auszuüben, sich zu stellen.

8. Für Übeltaten eines gepfändeten Sklaven haftet der Pfandnehmer und nicht der Eigentümer des Unfreien[28]).

Diese Beispiele stellten außer Zweifel, daß auch das deutsche Recht zwischen den verschiedenen Bedingungen, die einen Erfolg herbeiführen, zu scheiden wußte, also dem Veranlassungsprinzip, das unterschiedslos jeden Bedingungssetzer einstehen lasse, nicht gefolgt sei.

Das bezeugten auch die zahlreichen, in allen Perioden sich findenden Aussprüche der Quellen, welche die Haftung ganz ausschließen oder beschränken, im Falle der Geschädigte sich selbst der Gefahr ausgesetzt habe oder doch den Schaden bei gehöriger Aufmerksamkeit vermeiden konnte.

Sehe man von den früheren, schon zur Zeit der Volksrechte wenig mehr hervortretenden Bildungen ab, deren Ursprung auf abergläubigen Vorstellungen beruhte, so werde man im deutschen Recht am meisten die Gefährdungshaftung verwirklicht sehen. Wer Gefahren schaffe, müsse für die Schäden einstehen, die aus ihnen hervorgehen. Das sei es, was die Gefährdungshaftung wolle. Wenn man diese im Grunde einfache Maxime auch nicht in alten deutschen Quellen in ihrer Abstraktheit suchen könne, so sei doch das überlieferte Recht ihr selbst in seiner Ausdrucksweise nähergekommen als zu erwarten war.

An das Ende seiner Betrachtungen stellt Müller-Erzbach[29]) die Worte, mit denen John[30]) das deutsche Haftungssystem zur Zeit der Rechtsbücher kennzeichnet. Die Quellen, so sagt John, argumentieren in folgender Weise, um die Haftung für gefährliche Handlungen zu rechtfertigen: „Jeder, der ein Pferd besteigt, der einen Wagen lenken will, soll wissen, daß er etwas unternimmt, woraus Schaden entstehen kann. Weiß er nicht die Zügel zu handhaben, so mag er wegbleiben, wo ihm die erforderliche Geschicklichkeit mangelt; oder tut er es doch, so tue er es wenigstens ebenso wie auf die Gefahr hin, andere zu beschädigen, so auch auf seine Gefahr, anderen den durch ihn veranlaßten Schaden zu ersetzen".

Es ist offenbar eine Umschreibung der Gefährdungshaftung, auf die John mit dieser Charakterisierung hinauskommt. Noch deutlicher aber wird auf die Gefährdungshaftung als das im germanischen Recht herrschende Prinzip von Amira[31]) hingewiesen. Bei den unbeabsichtigten Übeltaten, sagt er, sei der schlimme Ausgang die „Folge eines gefährlichen Verhaltens", daher trage den Schaden, „dem Prinzip nach stets, wer die Gefahr des schädlichen Ausgangs verursacht habe".

Wenn auch unter dem Einfluß der Rezeption des römischen Rechtes die Quellen am Ausgang des Mittelalters beginnen, in bewußter Weise die Entscheidung abhängen zu lassen von dem Umstande, ob scult, warlose, wahnhude (wanhoede), forsumige, unfleiz etc. gegeben war oder nicht, so begegnet man doch auch um diese Zeit noch Aussprüchen, die auf dem Boden der Gefährdungshaftung stehen. Das zeigt ein Nordhäuser Weistum von

28) Müller-Erzbach, S. 232.
29) Seite 242.
30) a. a. O. Seite 29 f.
31) a. a. O. § 72.

1502[32]), das den in den Quellen wiederholt behandelten Fall betrifft, daß ein Bürger in seinem Hof mit der Armbrust nach einem Vogel schießt und hierbei einen Menschen trifft. Die getroffene und an den Folgen des Schusses gestorbene Person ist ein Weib, das unerwartet und auf ungewöhnlichem Wege durch die hinterste Toreinfahrt, „do keyn gemeyner ingangk gewest", in dem Augenblick des Schusses den Hof betritt. Ausdrücklich wird festgestellt daß der unglückliche Schütze sein Gesinde „vorwarnt" und „angeschreyet" habe, ihm nicht in den Schuß zu laufen. Er hat alles getan, um einen Schaden zu verhüten, der ihm „vonn zufalle und unvorsehens, ubir seynenn gethanen fleisz, widerfarunn" ist. Dennoch wird er, wenn auch nicht strafrechtlich als Totschläger, so doch zivilrechtlich verantwortlich gemacht und soll das Wehrgeld bezahlen.

Wie schon gesagt, soll keine Untersuchung darüber angestellt werden, ob die herrschend vertretene Ansicht richtig ist, daß das Haftungssystem unserer Vorfahren als Erfolgshaftung oder Veranlassungsprinzip zu bezeichnen ist oder ob Müller-Erzbach beizupflichten ist, der von einer Gefährdungshaftung im deutschen Recht spricht. Betrachtet man aber die von Müller-Erzbach zur Belegung seiner Ansicht angeführten Beispiele, so überrascht in vielen derselben die Übereinstimmung mit Fällen unseres heutigen Rechts, die wir als Gefährdungshaftung bezeichnen. Man kann daher abschließend gestützt auf die Ausführungen von Müller-Erzbach, durchaus die Ansicht vertreten, daß das Prinzip der Gefährdungshaftung tief im deutschen Rechtsdenken verwurzelt ist und sowohl vor der Rezeption herrschend war, als auch nach Überwindung des römischen Verschuldensprinzips in der neuesten deutschen Rechtsentwicklung wieder zur Herrschaft gelangt. Und so soll denn auch diese Arbeit nicht zu einer Leugnung des Gefährdungsprinzips führen, das in vielen Fällen unseres heutigen Rechtslebens nicht mehr wegzudenken ist, sondern es soll lediglich untersucht werden, ob die Gefährdungshaftung für die einzelnen Verkehrsmittel noch Anwendung finden soll, nachdem denselben durch viele Verbesserungen teilweise die ihnen innewohnende Gefährlichkeit genommen ist, diese Gefährlichkeit aber gerade zum Erlaß der auf dem Gefährdungsprinzip beruhenden einzelnen Gesetze führte.

---

32) abgedruckt bei Förstmann, Neue Mittlg. d. Sächs. Thür. Vereins, Bd. 1 H. 3 Seite 13 ff B § 26, entnommen bei Müller-Erzbach, S. 257 Anm. 187.

II.

Der Haftungsgrund.

1. Besteht ein Bedürfnis, den Verletzten zu schützen, auch wenn den Verletzer kein Verschulden trifft.

Die Antwort auf diese Frage gibt bereits die vorangestellte geschichtliche Betrachtung, aus der hervorgeht, daß es zu allen Zeiten Schadensfälle gab, für die ein eigentlich Schuldiger nicht zur Verantwortung und Wiedergutmachung herangezogen werden konnte, das gesunde Rechtsempfinden sich aber dagegen sträubte, den Verletzten seinen Schaden selbst tragen zu lassen.

Wie schon aus dem Namen Gefährdungshaftung hervorgeht, knüpft diese Haftung an den Begriff der Gefahr an. Es ist dies ein Zustand, der eine gewisse Wahrscheinlichkeit in sich trägt, einen nachteiligen Erfolg zu entwickeln[1]). Dieser Gefährdungszustand wird im einseitigen Interesse geschaffen oder unterhalten und es drohen ihm gewisse fremde Interessen zum Opfer zu fallen. Es sind demnach zwei Begriffe, die der Haftung nach dem Gefährdungsprinzip zugrunde liegen: die Gefahr und das jeweilige Interesse. Derjenige, der einen Gefahrenzustand schafft oder unterhält, handelt in einem für ihn wertvollen Interesse, kann es aber auf Grund der Gefährlichkeit der Durchführung seines Interesses nicht vermeiden, anders Interessen zu verletzen. Es widerspricht unserem Rechtsdenken, wenn Müller-Erzbach definiert[2]), es sei das überwiegende Interesse, das an der Durchführung gefährlicher Unternehmungen bestehe, das die Gefährdung von Werten als zulässig erscheinen lasse, die diesem Interesse gegenüber geringwertig seien. Es sei ein allgemeines altes Prinzip des gesamten Rechts, daß überall das geringere Interesse dem höheren weichen müsse. Nimmt man nun aber z. B. die Gefährdungshaftung im modernen Verkehr, so ist dort das Interesse, das am meisten gefährdet wird, die Unversehrtheit der Gesundheit oder des Lebens von Menschen, also zweifellos die am meisten zu schützenden Werte schlechthin, die in keinem Falle der Durchführung wirtschaftlicher Interessen als geringwertigere unterstellt werden dürfen. Es besteht jedoch auch keine Notwendigkeit, die Durchführung gefährlicher Unternehmungen aus einem „überwiegenden" Interesse zu rechtfertigen. Man kann vielmehr so sagen, daß im Rahmen menschlicher Tätigkeiten Zustände unterhalten oder geschaffen werden, die geeignet sind, durch die ihnen innewohnende Gefährlichkeit fremde Interessen zu verletzen, daß das Interesse an der Durchführung solcher gefährlicher Unternehmungen aber andererseits groß genug ist, um sie zu rechtfertigen. Es muß aber gegenüber der Ausübung solcher gefährlicher Tätigkeiten ein Gegengewicht geschaffen werden,

---

1) Vgl. Müller-Erzbach, S. 52.
2) Seite 57.

und das ist die Haftpflicht des Verantwortlichen für jeden Schaden, der durch die gefährliche Tätigkeit entsteht. Man sah schon aus der geschichtlichen Betrachtung, daß es zu allen Zeiten menschlichem Gerechtigkeits- und Billigkeitsgefühl widersprach, einen Menschen, der durch Schaffung oder Aufrechterhaltung eines gefährlichen Zustandes anderen Schaden zufügte, nur deshalb nicht haften zu lassen, weil ihm ein konkretes Verschulden nicht nachweisbar war. In den älteren Rechten half man sich mit einer Regelung von Fall zu Fall. Aber die technische Entwicklung und die immer größere Häufung von Schadensfällen, für die ein eigentlich Schuldiger nicht zur Verantwortung gezogen werden konnte, führten dazu, der Wissenschaft die Notwendigkeit der Schaffung eines allgemein gültigen Haftungsprinzips immer dringlicher vor Augen zu führen. Und so begann man in dem letzten Drittel des vorigen Jahrhunderts die Frage aufzugreifen, und viele bedeutende Rechtslehrer suchten eine allgemeingültige Lösung des Problems zu finden. Aber das Ergebnis war, daß jeder eine andere Lösung gefunden zu haben glaubte und daß an Stelle der erstrebten Vereinheitlichung eine Zersplitterung in vielerlei Ansichten erfolgte. Und wenn mit dem heute herrschend anerkannten Ausdruck Gefährdungshaftung auch eine gewisse Einheitlichkeit angedeutet wird, so darf das nicht etwa zu der Annahme führen, es bestünde heute ein Haftungsprinzip, das nach streng einheitlichen Richtlinien gehandhabt wird. Ganz abgesehen von den in fast allen Gebieten des materiellen als auch formellen Rechts zerstreuten Fällen von Haftungen ohne Vorliegen eines konkreten Verschuldens findet man einheitliche Grundsätze nicht einmal für die gewiß eng verwandten Haftungsfälle in unserem modernen Verkehrsrecht. Auch hier hat es der Gesetzgeber vermieden, eine einheitliche Regelung zu schaffen, und so drängt sich geradezu die Frage auf, ob denn im Verkehrshaftpflichtrecht eine einheitliche Regelung der Haftungsgrundsätze überhaupt wünschenswert ist, ob die Schaffung einheitlicher Grundsätze sich nicht alsbald zu einem Hemmschuh unserer technischen Weiterentwicklung auswirken würde, und ob es nicht vollkommen ausreicht, wenn der Gesetzgeber der Entwicklung kontrollierend zur Seite bleibt und die gesetzliche Regelung den jeweiligen Bedürfnissen anpaßt. Bevor aber die Betrachtung sich ganz der Haftung der Verkehrsmittel zuwendet, soll der eingeschlagenen geschichtlichen Betrachtungsweise entsprechend nunmehr ein Überblick über die vielerlei Versuche gegeben werden, die von der Rechtslehre angestellt wurden, ein einheitliches Haftungssystem zu finden.

2. Aus welchen rechtlichen Gesichtspunkten wurde die Haftung ohne Verschulden in der Rechtslehre begründet?

Wie schon angedeutet, sind die Theorien sehr vielseitig. Man kann die wesentlichsten Ansichten in vier Gruppen unterteilen:

a) S o h m und C o s a c k sehen in jeder Schädigung fremden Rechtsguts ein Delikt und nennen Fälle von Schadenszufügung, bei denen ein konkretes Verschulden fehlt, „Quasidelikte“. Man kann hier von einem Verschuldensprinzip mit fiktivem Charakter sprechen.

b) Die naturrechtliche Schule mit Binding an der Spitze vertrat eine Erfolgshaftung mit Kausalzusammenhang zwischen Handlung und Erfolg. Hier ist auch Mauczka zu nennen, der, allerdings mit Einschränkungen, auf dem Boden des Veranlassungsprinzips stand.

c) Grundsätzlich am Verschuldensprinzip festhaltend, jedoch zu Erweiterungen bereit, sind in der Hauptsache Rümelin, Unger, Merkel und Sjögren zu nennen.

d) Zu dem Prinzip der Gefährdungshaftung, so wie es heute im wesentlich anerkannt wird, bekennen sich u. a. Enneccerus, Müller-Erzbach, Träger und Kipp.

zu a) Sohm[3]) bezeichnet die Fälle von Haftungen ohne Verschulden im römischen Recht als Quasidelikte. Er folgt damit der schon im römischen Recht und nach der Rezeption auch im deutschen Recht aufgetauchten Anwendung von Schuldvermutungen (wie unter I schon ausgeführt wurde). Es bedeutet dies ein starres Festhalten am Verschuldensprinzip. Auch Cosack[4]) spricht bei Haftungsfällen ohne Verschulden von einer Schadensersatzpflicht aus unerlaubter Handlung. Gemeint ist dabei eine unerlaubte Handlung im weiteren Sinne, ein sogenanntes Quasidelikt. Will man aber Handlungen, die wegen ihrer gefährlichen Natur einen Schaden verursachen, als unerlaubte Handlungen im weiteren Sinne bezeichnen, so ist dies nur möglich, wenn man ein fiktives Verschulden hinzufügt, was jedoch zu einer gekünstelten Konstruktion führt und in der praktischen Anwendung Verwirrungen nach sich ziehen würde. Man braucht sich nur einmal die Frage vorzulegen, wo denn die unerlaubte Handlung anfangen soll. Die Ausübung der gefährlichen und gefährdenden Tätigkeit an sich ist nicht verboten, kann daher auch nicht als unerlaubte Handlung bezeichnet werden. In dem Augenblick aber, wo aus der gefährlichen Tätigkeit ein Schaden entsteht, soll dieselbe plötzlich zu einer unerlaubten Handlung werden? Um zu einer solchen Auslegung zu kommen, müßte man sich schon den Gedankengang des bayerischen Oberappellationsgerichts zu eigen machen, das in einer Entscheidung[5]) vom 16. April 1861 sagte, „daß der Betrieb einer Eisenbahn notwendig und unzertrennlich eine kulpose Handlungsweise mit sich führe". Gerade diese Entscheidung zeigt, wie man krampfhaft bemüht war, am Verschuldensprinzip festzuhalten, womit aber nur eine Umgehung, niemals eine Lösung des Problems erzielt werden konnte.

zu b) Man kann einen Menschen ersatzpflichtig werden lassen, wenn seine Handlungsweise irgendwie für den eingetretenen Schaden kausal ist. Das sagen die Anhänger der Erfolgshaftung, deren namentlichster neuerer Vertreter Binding war. Er will[6]) unter Beseitestellung des Schuldgedankens lediglich den Kausalzusammenhang zwischen Handlung und Erfolg als zur Haftung maßgebend ansehen und behauptet, daß jeder Handelnde die Folgen seiner Eingriffe in die rechtsmäßigen Interessen eines anderen zu vertreten habe. Die Verursachung allein soll also bereits hinreichen, um den Schädiger verantwortlich zu machen. (Ähnlich wie Binding auch

3) § 75 Seite 467.
4) § 232 Seite 687
5) Seuff. Arch. 41/Nr. 271.
6) Normen I Seite 462.

Maurzka[7]). Man beruft sich zur Rechtfertigung des Veranlassungsprinzips auf die Aktivität des Schädigers, der gegenüber der Verletzte gewissermaßen „unschuldiger" sei[8]). Um die Richtigkeit des Veranlassungsprinzips darzutun, bemerkt Binding weiterhin: Jeder sei mit Verfügungen Dritter über sein eigenes Vermögen nur unter der Voraussetzung der Wahrung seiner Interessen einverstanden. Wer einen anderen schädige, müsse sich daher so behandeln lassen, als ob er sich mit dem Eingriff in den fremden Rechtskreis den so gearteten Willen des Vermögensinhabers — der vorliegend naturgemäß auf Ersatz gehe — zur Richtschnur genommen habe. Die Verursachung sei „Selbstunterwerfung" und stelle einen Quasikontrakt dar[9]).

Es ist nicht möglich, auf diesem von Binding dargestellten Veranlassungsprinzip ein System aufzubauen, durch das man zu einer befriedigenden Lösung gelangt. Man kann dem Schädiger nur wegen der bloßen Aktivität ohne Rücksicht auf subjektive Momente unmöglich eine Ersatzpflicht aufbürden. Das verstieße gegen jedes Rechtsgefühl und würde den Fortschritt vieler neuzeitlicher Unternehmen hemmen, da das Risiko viel zu groß wäre. Die Begründung aber, die zur Herbeiführung einer Schadensersatzleistung dienen soll, nämlich das Zustandekommen eines Quasikontrakt durch Selbstunterwerfung des Verursachers stellt eine reine, noch nicht einmal sehr glückliche Konstruktion dar, so daß die Binding'sche Verursachungshaftung von Anfang an nur ein theoretischer Versuch ohne praktische Verwertbarkeit bleiben mußte. Dies um so mehr, als auch hier wieder mit Fiktionen gearbeitet wird, die sich stets als Hemmschuh einer erstrebenswerten Klarheit darstellen. Und so hat denn das Prinzip Bindings auch starke Ablehnung gefunden. M. Rümelin sagt z. B.: Es leuchtet in keiner Weise ein, wie der bloße Kausalnexus ohne das Hinzukommen weiterer Momente eine Haftung begründen sollte"[10]). Noch heftiger wendet sich Planck[11]) gegen das Prinzip, indem er sagt, eine derartig strenge Haftung würde weder dem deutschen Recht noch der Gerechtigkeit noch der Billigkeit entsprechen. Damit verlieren aber auch die Untersuchungen Maurzkas, der, vom Veranlassungsprinzip ausgehend, durch ein System von Kollisionsnormen die Härten des Prinzips zu mildern sucht, ihre Grundlage.

zu c) Eine ganze Reihe von Rechtslehrern wie Merkel, Rümelin, Unger und Sjögren erkennen zwar grundsätzlich die Richtigkeit des Verschuldensprinzips an, erklären aber, daß es hiermit wohl vereinbar, in gewissen Fällen sogar notwendig sei, auch für schuldlose Rechtsverletzungen haften zu lassen. Es müßten dann aber besondere Gründe vorliegen, die den Gesetzgeber veranlassen, für solche Fälle eine weitere Haftung anzuordnen. Man versucht nunmehr, diese Fälle der Haftung für schuldlose Rechtsverletzungen auf ein einheitliches Prinzip zurückzuführen. Hier werden allerdings wieder verschiedene Wege eingeschlagen.

R. Merkel verlangt neben der Verursachung Zurechenbarkeit des schädigenden Verhaltens zum Willen des Täters. Er sieht in der freien

---

7) Seite 142 ff.
8) Normen I Seite 471 ff.
9) a. a. O. Seite 461.
10) Gründe, Seite 26.
11) Arch. ziv. Prax. 75/390 f.

Aktivität das für die Haftung entscheidende Moment. Jeder rechtswidrige Eingriff in eine fremde Rechtssphäre begründe Ersatzpflicht, auch wenn der Täter ohne Schuld nicht gewußt habe, daß er seinen Rechtskreis überschreitet oder der Meinung war, ein Recht zu einer solchen Überschreitung zu haben[12]. Aber auch bei schädigendem, rechtmäßigem Verhalten sei vielfach eine Haftung unumgänglich. Dies sei zunächst auf dem Gebiet der Interessenkollisionen der Fall. Die Betätigung eines einwandfreien Interesses ohne Beeinträchtigung fremder rechtmäßiger Interessen erscheine häufig unmöglich, sei es, daß ein unmittelbarer Eingriff in einen fremden Rechtskreis, sei es, daß eine ihrer allgemeinen Natur nach mit bestimmten Gefahren für andere verbundene Tätigkeit geboten sei. Stelle sich das aktive Interesse als objektiv wertvoller als das bedrohte dar[13], so müsse letzteres zurücktreten; die fragliche Tätigkeit könne nicht verboten werden, sei also rechtmäßig (Prinzip des überwiegenden Interesses)[14]. Es sei lediglich notwendig, der Betätigung des höheren Interesses freie Bahn zu schaffen; dies solle aber nicht auf Kosten des Beinträchtigten geschehen. Vielmehr fordere die Rechtmäßigkeit des zurücktretenden Interesses die Schadloshaltung durch den Träger des siegenden Interesses. Erst dadurch werde das rechtliche Gleichgewicht zwischen den Beteiligten wieder hergestellt. „Jeder hat die Kosten der Geltendmachung seiner Interessen zu tragen". (Haftungsprinzip des aktiven Interesses)[15].

Er sagt ferner, daß der den Schaden tragen soll — abgesehen von den Fällen, wo es sich um bewußte Eingriffe handelt — in dessen objektiv zu bestimmender Machtsphäre er eingetreten ist[16].

Das Prinzip des aktiven Interesses ist ebenfalls unbefriedigend. Eine genauere Umreißung des Begriffs des gefährlichen Verhaltens fehlt. Weder der Charakter noch der Grad der Gefahr ist erkennbar. Es bleibt auch zweifelhaft, welche Interessen gemeint sind, deren Verletzung haftbar machen soll. „Mangels einer festen Begrenzung bedeutet der Merkelsche Gedanke, letzten Endes die Erhebung des „egoistischen Handelns schlechthin" zum Haftungsgrund und die Erstreckung der Ersatzpflicht auf den gesamten, durch die Willensbetätigung verursachten Schaden", äußert sich Rümelin[17].

Merkel verkennt insbesondere den Unterschied zwischen Fällen, in denen die Gefahr von den Interessenten unmittelbar hervorgerufen wird, und Tatbeständen, bei denen der Eintritt eines gewünschten Erfolgs in erster Linie von außen her in Frage gestellt ist, wo also nur Gefahrtragung des Interessenten vorliegt. Auch das Merkelsche Haftungsprinzip ist daher wegen zu großer Unbestimmtheit und Allgemeinheit unbrauchbar.

Obwohl Rümmelin Merkel in manchem widerspricht, bewegt er sich doch auch in ähnlichen Gedankengängen wie dieser. Er erkennt an, daß der Merkelsche Gedanke ein geeignetes Mittel zur Lösung von In-

---

12) Vgl. Kollission, Seite 112.
13) Die Abwägung habe im Einzelfalle (konkret) nach allgemein anerkannten (sozialen) Wertmaßstäben zu erfolgen. Vgl. Kollission, Seite 77 ff.
14) a. a. O. Seite 42.
15) Ebenda, Seite 144 ff.
16) Ebenda, Seite 165 f.
17) Zurechnung Seite 34.

teressenkonflikten sei. Der Gedanke einer Verbindung von Interessenbetätigung und Schadensersatz sei vor allem wirksam und anwendbar bei gefährdendem Verhalten, d. h. dort, wo die Interessenbetätigung „nicht notwendig, sondern nur möglicher-, vielleicht nur entfernt möglicherweise eine Verletzung anderer" zur Folge habe[18]), sich dabei immerhin „über das Niveau der ganz gewöhnlichen Vorgänge, namentlich der natürlichen Lebensfunktionen, wie Essen, Trinken, Schlafen, Spazierengehen usw." erhebe[19]). An die Seite der Haftung wegen erlaubter Verletzung trete die Verantwortlichkeit für erlaubte Gefährdung. Da jedoch das Erfordernis der „Außergewöhnlichkeit der Gefahr und des gefährdenden Verhaltens"[20]) nicht bestimmt genug sei, stelle die Gefährdungshaftung ein Haftungsprinzip im strengen Sinne nicht dar, sie bezeichne nur eine der neuzeitlichen Wirtschafts- und Rechtsentwicklung innewohnende Tendenz. Die Gesetzgebung müsse deshalb im Wege der Einzelregelung vorgehen, was um so mehr geboten sei, als die in Frage kommenden Verhaltensweisen und Interessenlagen recht vielgestaltig seien. Höchstens bezüglich erkennbarer besonders außergewöhnlicher Gefährdung sei die Festlegung einer Haftung in allgemeiner Form denkbar. Aber auch dabei sei die Ersatzpflicht billigem Ermessen des Richters anheimzustellen.

Auch Rümelin faßt den Begriff der Gefahr zu weit. Wenn er bereits einen Zustand, der nur die entfernte Möglichkeit enthält, einen nachteiligen Erfolg zu entwickeln, „gefährlich" nennt, so verflüchtigt er den Gefahrbegriff derart, daß ein brauchbares Haftungsprinzip nicht mehr zustandekommen kann. Immerhin macht er innerhalb des Gebietes der Haftungen ohne Verschulden Unterschiede, indem er es nicht für unmöglich hält, eine Reihe von Fällen in grundsätzlichen Bestimmungen zusammenzufassen. Gerade hier aber hätte er das Problem anpacken und eine reinliche Scheidung zwischen Fällen echter Gefährdungshaftung und Fällen, die etwa noch in das Gebiet der Verschuldenshaftung fallen, herbeiführen müssen.

„Eigenes Interesse, eigene Gefahr, fremdes Interesse, fremde Gefahr". Mit diesen Worten kennzeichnet Unger[21]) sein sogenanntes Billigkeitsprinzip. Er weist nach, daß dieses Prinzip in einer Reihe von Fällen gilt, stellt jedoch fest, daß es ihnen an äußerer Geschlossenheit und innerem Zusammenhang mangelt. Bei ihm begegnet man erstmals dem Gedanken einer Schadensteilung. Die Haftung wird nicht auf die Verursachung des Schadens allein zurückgeführt, sondern daneben wird als neues Moment die ökonomische Tragfähigkeit der Beteiligten in Betracht gezogen. In vielen Fällen der gefährdenden Tätigkeit entspreche den aufgewandten Betriebskosten der Gewinn in einem Maße, daß ihm gegenüber die Ersatzleistungen für durch den Betrieb verursachte Schäden kaum ins Gewicht fallen. Dies gelte um so mehr, als der Unternehmer in der Lage sei, sich selbst durch Versicherung zu decken und dadurch das Risiko der Schadenstragung zu begrenzen. Unger stellt zwar die einzelnen Fälle der Haf-

18) Zurechnung, Seite 45.
19) Ebenda, Seite 48.
20) Ersatz, Seite 31.
21) Handeln auf fremde Gefahr, Seite 369.

tungen ohne Verschulden übersichtlich und klar dar, ein einheitliches System läßt sich aber auch aus seinen Ausführungen nicht herleiten.

Von der grundsätzlichen Richtigkeit, aber Unzulänglichkeit des Verschuldensprinzips ausgehend, stellt Sjögren[22]) neben dieses noch das Finalitätsmoment. Hier steht der objektive Zweck im Gegensatz zum Willen. Dabei wird dem Zweckmoment, dem objektiv bestimmbaren Interesse, welchem die Tat dient, eine lediglich symptomatische Bedeutung, nämlich die eines Beweismittels für die Kausalität des menschlichen Willens, beigemessen. „Symptomatische Momente", sagte er, „sind die äußeren Kriterien oder Beweismittel, durch deren Vorhandensein man auf das Dasein der eigentlichen charakteristischen Faktoren des Tatbestandes schließen kann"[23]). Dieses symptomatische Moment weist auf eine Kausalität des Willens und damit auf eine bestimmte Person hin und daher sollte das Zweckmoment korrigierend neben das Verschuldensmoment treten. Allein die Absicht Sjögrens, nämlich die Herbeiführung einer Erweiterung des Verschuldensprinzips, wird durch seine Ausführungen nicht erreicht. Auch hier liegt wie Rümelin sagt[24]), ein zu allgemeiner lediglich konstruierter Oberbegriff vor, der nicht zu praktischen Ergebnissen führt.

zu d) Unter dem Titel „Schuldlose zu Schadensersatz verpflichtende Handlung" bildet Enneccerus[25]) fünf Gruppen:

1. Berechtigte Eingriffe in fremde Rechte wegen überwiegenden privaten oder öffentlichen Interesses. Er zählt hierzu die Fälle der §§ 809, 810, 867, 917, 904, 962 BGB und 26 GewO.
2. Rechtmäßige, aber besonders gefahrdrohende Gewerbe; deren Haftpflicht nennt er Gefährdungshaftung. Ihr Grundsatz sei reichsgesetzlich in folgenden Fällen teils in vollem Maße, teils mit wesentlichen Beschränkungen anerkannt: die §§ 1 und 2 des RHG vom 7. Juni 1871, § 25 des Preuß. Eisenbahnges. vom 3. November 1838, § 7 KFG vom 3. Mai 1909, die §§ 19 ff des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 und die §§ 833, 835 BGB.
3. Selbsthilfe oder Erwirkung provisorischer Gerichtshilfe ohne Berechtigung. Er zählt hierzu die §§ 231 BGB und 89, 302, 600, 717, 945 ZPO.
4. Abgabe unrichtiger Willenserklärungen. Hier nennt er die §§ 122, 179 II, 409, 576 BGB.
5. Haftung für Zufall in Vertragsverhältnissen. Er nennt § 701 BGB, § 456 HGB und die §§ 6 ff, 11 Nr. 2 des Postgesetzes.

Diese Einteilung von Enneccerus hat den Vorzug, daß sie alle Fälle der Schadensersatzpflicht, die nicht auf Verschulden beruht, erschöpfend wiedergibt. Enneccerus erkennt an, daß die Fälle I, II und III insofern übereinstimmen, als es sich bei ihnen „um Geltendmachung des eigenen Interesses zum Nachteil oder Gefährdung eines legitimen fremden Interesses handle. Er lehnt es aber ab, diesen Gesichtspunkt als allgemeinen Haftungsgrund gelten zu lassen und will in solchen Fällen den Grund der Haftung entweder in der besonderen Gefährlichkeit des Verhaltens der

22) i. Iherings Jb. 35/343 ff.
23) Ebenda, Seite 354.
24) Gründe, Seite 11, 29.
25) I § 199 I—V.

Schädigenden oder in der erlaubten Verletzung fremden Rechts oder in der Schädigung durch unberechtigte Selbsthilfe bezw. Gerichtshilfe erblicken.

Traeger[26]) reduziert die von Enneccerus aufgestellten 5 Klassen auf 3 Hauptklassen, indem er Klasse 2 und 4 unter dem Oberbegriff „Haftung bei erlaubtem Eingriff in fremde Rechtssphäre" und ebenso Klasse 2 und 4 unter dem Oberbegriff „Haftung wegen besonderer Gefährdung fremder Interessen" zusammenfaßt. Traeger gibt einen ausgeprägten Gefährdungsbegriff[27]). Nach ihm ist eine Gefahr nicht schon bei der generellen Begünstigung des nachteiligen Erfolgs, sondern lediglich dann gegeben, wenn die fragliche Tätigkeit eine darüber hinausgehende eigentümliche Gefährlichkeit aufweist. Ein in diesem Sinne gefährdendes Verhalten sei, sofern es der Interessenwahrnehmung diene, eine geeignete Haftungsgrundlage.

Man kann den Theorien, welche das Interesse zum Ausgangspunkt nehmen, eine Berechtigung nicht absprechen, da sie zu annehmbaren Ergebnissen führen. In vielen Fällen läßt sich nach ihnen eine Haftung ohne Verschuldensnachweis begründen. Aber auch ihre Untersuchungen konnten nicht zu einer erschöpfenden Regelung führen.

Müller-Erzbach hat als Haftungsgrundlage für Schadensersatzverpflichtung ohne Vorliegen eines Verschuldens den Begriff der Gefährdungshaftung entwickelt. Grundsätzlich auf dem Boden des Veranlassungsprinzips stehend, verlangt er als zweites zur Verpflichtung zum Schadensersatz notwendiges Element neben dem eingetretenen Erfolge die Gefahr. Ähnlich wie im Strafrecht die Theorie der conditio sine qua non dadurch allein annehmbare Resultate zu liefern imstande sei, daß als korrigierendes, einschränkendes Moment das Verschulden verlangt wird, so wird bis zur Auslösung einer Schadensersatzverpflichtung zu der bloßen Verursachung das Hinzukommen dieses neuen Tatbestandsmerkmals gefordert.

Der Eintritt der Schadensersatzpflicht soll abhängig sein von dem bereits vor Eintritt des Schadens bestehenden „Gefährdungszustand", dem Zustand, „der in sich eine größere oder kleinere Wahrscheinlichkeit birgt, daß ein Schaden aus ihm hervorgehen werde"[28]).

Auch Müller-Erzbach hält es für unerläßlich, auf die jeweilige Interessenlage einzugehen. Vergleiche man z. B. bei den gefahrbergenden Großbetrieben die widerstreitenden Interessen miteinander, so ergebe sich folgendes Resultat: Wohl erleidet der einzelne hin und wieder durch den Betrieb einen Schaden; das sei jedoch im Interesse der Gesamtheit notwendig und billig. Denn dem einzelnen als Teil der Gesamtheit kommen auch die Vorteile dieser Betriebe zustatten. Rechtlich erlaubt seien daher alle diese Betriebe, jedoch aus der ihnen eigentümlichen Gefahr für die Umgebung sollen sie haften. Daß ein solcher gefährlicher Zustand bei den Großbetrieben besteht, die sich der Naturkräfte bedienen, sei außer Zweifel, doch auch in allen anderen Fällen der Haftung ohne Verschulden soll aus diesem Prinzip gehaftet werden. Es frage sich also zunächst, ob auch dort überall

26) Seite 289.
27) Seite 294 ff.
28) Müller-Erzbach, Arch. ziv. Prax. 106/351 ff.

eine Gefahr vorliege. Sei dies zu bejahen, dann solle der dafür eintreten, der einen solchen Gefährdungszustand schaffe.

Obwohl nun alle diese Fälle das Moment der Gefahr gemeinsam haben, fühle man, daß es etwas ganz verschiedenes sei, wenn einerseits jemand dadurch Schaden erleide, daß sein Wald durch Funken vorbeifahrender Lokomotiven in Brand gesetzt werde, daß Häuser durch Bergbau gefährdet würden oder daß jemand von einem Auto angefahren werde, als wenn andererseits ein Fabrikant, der seine Güter bei der Bahn verfrachtet, hierbei Schaden erleide, ein Grubenarbeiter in die Grube fahre und hierbei Schaden nehme, oder wenn jemand, der in einem Automobil sitze, durch Versagen der Steuerung verletzt werde. Im KFG z. B. sei diese Verschiedenheit gefühlsmäßig erkannt und eine verschiedene Haftung festgesetzt worden, je nachdem ein außenstehender Dritter oder ein Insasse eines Automobils durch dieses verletzt werde (§§ 7/8 KFG).

Klar zum Ausdruck habe jedoch das Gesetz den Grund der verschiedenen Haftung nirgends gebracht. Und hier hakt Müller-Erzbach ein. Er weist auf die völlig verschiedene Interessenlage hin, die in jedem der genannten Fälle vorliege, und will danach die Haftung verschieden regeln. Wenn eine Bahn durch den Funkenflug den Waldbestand der Gefahr eines Brandes aussetzt, wenn also der Eigentümer des Waldes nichts getan habe, um die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung heraufzubeschwören, dann solle ein Fall der Gefährdungshaftung vorliegen. Es handele sich hier um eine „einseitige Gefährdung fremder Interessen"[29]).

Wenn aber jemand selbsttätig dabei war, seine Rechtsgüter in die Interessensphäre des Gefährdenden hineinzuziehen, z. B. jemand sich in ein Automobil hineinsetze, ein Kaufmann seine Waren, ein Fabrikant seine Güter, den der Bahnbeförderung eigentümlichen Gefahren anvertraue, dann solle die Haftung des gefährdenden Betriebes eine andere, schwächere sein. In diesen Fällen spricht Müller-Erzbach von einer Interessenexponierung und bezeichnet die Zurechnung des Schadens als „Gefahrtragung"[30]).

Die Ausführungen Müller-Erzbachs haben das Verdienst, daß sie in den Begriff der Gefährdungshaftung eine gewisse Abstufung gebracht haben. Er hätte es jedoch besser vermieden, den neuen Begriff der Gefahrtragung als gleichberechtigt neben den der Gefährdung zu stellen, da sich dadurch wieder neue Zersplitterungen ergeben. Es wäre richtiger gewesen, wenn er aus Gründen der Einheitlichkeit den Ausdruck Gefährdungshaftung als Oberbegriff beibehalten und alle jene Fälle, die er als Gefahrtragung bezeichnet, diesem Begriff etwa im Sinne einer Schadensteilung untergeordnet hätte, so wie es im sonstigen Schadensersatzrecht etwa bei mitwirkendem Verschulden gehandhabt wird.

Bei den Verhandlungen des 31. Deutschen Juristentages bekannte sich auch Kipp[31]) als Anhänger der Gefährdungshaftung und zwar nicht in dem Sinne, daß diese radikal an die Stelle des Verschuldensprinzips gesetzt

---

29) Ebenda, Seite 352.
30) Ebenda, Seite 353.
31) i. Verhandl. Bd. III Seite 295.

werden solle, wohl aber, daß in den Fällen, in denen Betriebe von besonderer Gefährlichkeit unternommen werden, die Betriebsgefahr (Gefährdungshaftung) dem Unternehmer aufgebürdet werden soll.

In vorstehendem Abschnitt wurde ein Ausschnitt aus den hauptsächlichen Lehrmeinungen gegeben, der natürlich nicht erschöpfend sein konnte, da sich fast alle Rechtsgelehrten mit dem Problem der Haftung ohne Verschulden irgend wann einmal befaßt haben. Die wesentlichen Richtungen wurden jedoch dargestellt. Das Ergebnis dieser Betrachtungen ist nicht erfreulich. Keine der aufgestellten Theorien war in der Lage, den Ansprüchen auf eine klare Gesetzgebung, wie sie vornehmlich die vorwärtsdrängende Technik stellte, Richtung zu weisen. Und das wirkte sich dann auch bei der Gesetzgebung aus. Durch die schnelle Vorwärtsentwicklung der modernen Verkehrsmittel und infolge der ihnen vor allem in ihren Anfangsstadien anhaftenden Gefährlichkeit war eine gesetzliche Regelung der Haftung ohne Verschulden zwingend notwendig geworden. Hier fehlte es aber an einheitlichen Gesichtspunkten, die dieser gesetzlichen Regelung als Grundlage hätten dienen können. Die Rechtswissenschaft versagte, da jeder, wie gezeigt wurde, von anderen Gesichtspunkten aus vorging. Und so kam es, daß der Gesetzgeber seinen eigenen Wege ging und sich von Fall zu Fall half. Er bekannte sich zwar zur Haftung ohne Verschulden, schuf aber, um eine Haftung ins Uferlose zu vermeiden, neue Begriffe, wie „höhere Gewalt“ und „unabwendbares Ereignis“ und damit neue Konfliktstoffe.

III.

Die Haftung bei den einzelnen Verkehrsmitteln.

Nach dem geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Haftungen ohne Verschulden und nach der Schilderung der verschiedenartigen Wege, auf denen die Rechtswissenschaft versuchte, das Ziel einer allgemeingültigen Lösung des Problems der Haftungen ohne Verschulden zu erreichen, wird nunmehr zur Haftung derjenigen Betriebe Stellung genommen, in Verbindung mit denen der Ausdruck Gefährdungshaftung sich erst richtig durchsetzte: die Haftung der Verkehrsmittel: Eisenbahn, Kraftfahrzeug und Luftfahrzeug.

Faßt man das Ergebnis der vorangestellten Betrachtungen kurz zusammen, so ist etwa folgendes zu sagen:

Allein maßgebend für die strenge Haftung ist die Gefährlichkeit des Betriebes. Mit der Schaffung irgend eines Schlagwortes, wie Verschuldensprinzip, Veranlassungsprinzip, Erfolgshaftung oder Gefährdungshaftung ist nichts erreicht. Auf dem Gebiet der Verkehrsmittel wird die Technik immer der Gesetzgebung vorauslaufen und es ist deshalb Sache des Gesetz-

gebers, alles zu vermeiden, was sich als Hemmschuh dieser Fortentwicklung auswirken könnte. Es ist müßig darüber zu streiten, welches Haftungsprinzip das bessere ist: die Verschuldenshaftung der alten Römer oder die Erfolgs- oder Gefährdungshaftung unserer Vorfahren. Der Kernpunkt muß immer der sein: solange sich ein Verkehrsmittel tatsächlich in seinem Betriebe auch bei größter Sorgfalt des Betriebsführenden einerseits und der übrigen Verkehrsteilnehmer andererseits als eine ständige Gefahrenquelle für Leben, Leib und Güter auswirkt, so lange muß der Verantwortliche auch über das Verschulden hinaus für den verursachten Schaden haften. Hat sich aber im Laufe der Zeit durch fortschreitende Verbesserung der Sicherungsmittel und durch Erweiterung der Erfahrungen die Gefahr so sehr verringert, daß in der Regel ein Schaden nur noch bei vorliegendem Verschulden eintreten kann, so widerspricht es jedem gesunden Rechtsempfinden, nunmehr noch am alten Gesetz auf Biegen und Brechen hängen zu bleiben. Man kann z. B. heute die Gefährlichkeit der Eisenbahn nicht mehr mit der eines Luftfahrzeugs vergleichen und trotzdem wird bei beiden noch fast aus den gleichen Gesichtspunkten gehaftet. Eine Vereinheitlichung des Verkehrshaftpflichtrechts wäre selbstverständlich wünschenswert, aber es ist praktisch nicht gut durchführbar. Denn die Gefährlichkeit der Luftfahrzeuge ist, wie gesagt, heute eine andere als beispielsweise die der Eisenbahn, welch letztere in keinem Verhältnis mehr zu ihrer einstigen Gefährlichkeit zur Zeit der Schaffung des Reichshaftpflichtgesetzes steht. Die Eisenbahn ist mehr als ein halbes Jahrhundert länger in Betrieb als das Luftfahrzeug und ihre Entwicklung hat einen hohen technischen Stand erreicht, vor allem sind die Sicherungsmaßregeln nahezu vervollkommnet. Das ist bei den Kraftfahrzeugen wie bei den Luftfahrzeugen und zwar gerade bei den letzteren in viel geringerem Maße der Fall. Hinzu kommt, daß hier die Kontrolle meist nur von einem einzigen Betriebsführenden ausgeübt wird und die Beweglichkeit eine wesentlich größere ist. Es ist demnach festzuhalten, daß maßgebend für die Erleichterung der Haftung immer der Stand der Technik und die damit verbundene Verminderung der Gefährlichkeit sein muß und nicht der Wunsch, ein einheitliches Haftungsprinzip zu schaffen. Es muß den Erfordernissen unserer heutigen Zeit, unserer technischen Entwicklung Rechnung getragen und vermieden werden, sich in gekünstelten, verzirkelten Theorien zu bewegen, die zu einer Erstarrung der Anschauungen führen.

1. Die Eisenbahn.

Die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers — unter der Eisenbahn sind Voll- Klein- und Straßenbahn zu verstehen — für die Tötung oder Verletzung von Personen wird durch das Reichshaftpflichtgesetz geregelt, wobei es einerlei ist, ob die getötete oder verletzte Person auf Grund eines Vertrages befördert wurde oder nicht. Für die Verletzung von Sachgütern ist in Preußen gemäß Art. 105 EG.BGB noch das Gesetz vom 3. November 1828 in Kraft. Es gilt allerdings nur für Vollbahnen[1]).

---

1) Vgl. Müller, DJZ 1928/1133.

Neben diesen Sondergesetzen kommen grundsätzlich die allgemeinen Gesetze, insbesondere das BGB und das HGB zur Anwendung. Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 bestimmt in seinem § 1:

„Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist.“ § 1 RHG statuiert also reine Gefährdungshaftung. Voraussetzung für die Haftung des Eisenbahnunternehmers ist demnach:

a) daß ein Mensch getötet oder körperlich verletzt ist, wobei unter den Begriff der Körperverletzung auch die geistige Beschädigung, z. B. Verursachung von Geisteskrankheit, Gemüt- oder Nervenleiden fällt, auch wenn sie nicht unmittelbar durch den Unfall sondern durch die infolge des Unfalls eingetretene Gemütserschütterung (Schrecken) hervorgerufen worden sind[2]),

b) daß sich der Unfall beim Betriebe einer Eisenbahn ereignete und zwar muß die Verletzung nicht nur örtlich und zeitlich mit dem Betriebe zusammenhängen, sondern es ist auch ursächlicher Zusammenhang mit den besonderen Gefahren des Betriebes erforderlich. Zu diesen Gefahren gehören Schnelligkeit, Schwere der Fahrmittel, Unmöglichkeit des Ausweichens, Gedränge, Eile der Fahrgäste, hauptsächlich beim Ein- und Aussteigen u. a. m. Die Verletzung muß durch diese Gefahren, wenn auch unter Mitwirkung anderer Umstände, unmittelbar oder mittelbar verursacht sein.

c) Keine Ersatzpflicht tritt ein, wenn der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten verursacht ist.

Die einzige Möglichkeit, von der Haftpflicht freizukommen, ist also dann gegeben, wenn mitwirkendes Verschulden des Verletzten oder höhere Gewalt vorliegt. Ob mitwirkendes Verschulden gegeben ist, wird immer Tatfrage sein. Hierüber läßt sich kaum eine Regel aufstellen. Anders verhält es sich mit dem Begriff der höheren Gewalt, auf den in diesem Zusammenhang näher einzugehen ist, da er, wie oben schon erwähnt, als Begrenzung der Gefährdungshaftung eingeführt wurde, um eine Haftungsübersetzung zu vermeiden.

Der Begriff der höheren Gewalt entstammt dem römischen Recht. Wir finden ihn zum ersten Male in unserem Recht in § 17 II 8 ALR, wo die Haftung des Schiffers ausgeschlossen wird, wenn der Schaden „durch einen äußeren Zufall entstanden ist, dessen Abwendung er nicht in seiner Gewalt hatte“. Von dort übernahm ihn das preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. 11. 1838[3]), das in § 25 den Eisenbahnunternehmer bis zum „unabwendbaren äußeren Zufall“ haften ließ. Diese Bestimmung wurde zum Vorbild des § 1 RHG, in welchem die Fassung

---

2) RG JW 1905/235; RG Recht 1911 Nr. 1050.
3) GS. Seite 505.

lediglich aus gesetzestechnischen Gründen — um die Übereinstimmung mit Art. 395 AD HGB herbeizuführen — in höhere Gewalt geändert wurde[4]).

Über den Begriff der höheren Gewalt gibt es eine Reihe von Lehrmeinungen, die mehr oder weniger voneinander abweichen. Da aber das Problem und die Literatur zu umfangreich sind, soll hier nur insoweit ein Überblick gegeben werden, als es dem besseren Verständnis dient.

Man unterscheidet im wesentlichen eine subjektive oder relative und eine objektive oder absolute Lehrmeinung. Die subjektive Lehre geht von einem Abwägen des Verschuldens aus. Die Sorgfaltspflicht wird immer mehr gesteigert, bis die Grenze der höheren Gewalt erreicht ist. Der Begründer der subjektiven Lehre ist Goldschmidt[5]). Höhere Gewalt sind nach ihm diejenigen Zufälle (Naturereignisse und Handlungen Dritter), die ungeachtet aller irgend möglichen und durch die Umstände gebotenen Vorsicht weder abzuwenden noch ihre schädlichen Folgen vermeidlich waren[6]). Der Begriff der höheren Gewalt wird daher nach Goldschmidt durch die Unabwendbarkeit des Ereignisses bestimmt[7]). In dieser reinen Form wird die subjektive Lehre heute nur noch selten vertreten[8]). Außer der Unabwendbarkeit wird heute meist noch das objektive Merkmal der Einwirkung von außen gefordert. Nur bei solchen Ereignissen soll höhere Gewalt vorliegen, die nicht im inneren Zusammenhang mit dem Betriebe stehen, sondern die von außen in ihn hineingewirkt haben.

Die objektive Lehre, die allgemein galt, bis die subjektive Lehre zur Herrschaft kam, wurde von Exner[9]) neu begründet. Er verlangt, daß das Ereignis außerhalb des Betriebskreises entsprungen sein müsse und daß das fragliche Ereignis nach der Art und Wucht seines Auftretens das Maß der nach den Regeln des Lebens zu erwartenden, also in diesem Sinne gemeinen Unfälle, augenscheinlich überschreitet[10]).

Das Reichsoberhandelsgericht[11]) berief sich bei der Bestimmung der höheren Gewalt auf Goldschmidt. Es forderte jedoch nicht nur die Unabwendbarkeit, sondern auch die Einwirkung von außen und verstand dementsprechend unter höherer Gewalt solche Ereignisse, die auch bei Anwendung der den Umständen angemessenen und vernünftigerweise zu erwartenden Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. An diese Rechtsprechung knüpfte das Reichsgericht an. Es forderte für den Begriff der höheren Gewalt anfangs nur die Merkmale der Einwirkung von außen und der Unabwendbarkeit. Man verstand unter den Ereignissen, die von außen her in den Betrieb hineinwirken, solche, die nicht im inneren Zusammenhang mit dem Betrieb stehen. Unabwendbarkeit wurde dann angenommen, wenn der Unfall trotz besonderer, über das gemeine Maß hinausgehender Sorgfalt nach den Umständen nicht zu vermeiden war. Mit der Zeit verengte jedoch das Reichsgericht den Kreis der äußeren Ereignisse mehr und mehr.

4) Vgl. RG EE 6/216.
5) Zeitschr. f. HR 3/58 ff, insbes. S. 87, 89, 112/118, 331 ff, 16/324 ff.
6) a. a. O. Seite 115.
7) Gegen die Behauptung, Goldschmidt fordere auch das Moment der Einwirkung von außen, wendet sich mit Recht Schmidt-Ernsthausen EE 36/114 N. 9
8) Vgl. Schmidt-Ernsthausen EE 36/127; auch Dernburg II § 69.
9) Vgl. Exner b. Grünhut 10/497 ff.
10) Ebenda S. 570.
11) ROHG 2/247, 8/26, 159.

Ereignisse, die sich mit einer gewissen Häufigkeit wiederholten, wurden zu den inneren gezählt. Hieraus entwickelte das Reichsgericht dann das weitere Merkmal der Ungewöhnlichkeit. Zusammenfassend versteht es heute unter höherer Gewalt „ein von außen auf den Betrieb einwirkendes außergewöhnliches Ereignis, das unvorhersehbar auch bei Anwendung äußerster Sorgfalt ohne Gefährdung des ganzen Betriebes und des wirtschaftlichen Erfolges des ganzen Unternehmens nicht abzuwenden, auch nicht wegen seiner Häufigkeit von dem Betriebsunternehmer in Rechnung zu ziehen und mit in Kauf zu nehmen ist“[12]).

2. Die Kraftfahrzeuge.

Die Haftpflicht der Kraftfahrzeuge regelt sich nach § 7 des KFG vom 3. Mai 1909. § 7 KFG lautet:

> „Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeuges ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.
>
> Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist, und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet hat.
>
> Benutzt jemand das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet, daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist.“

Nach § 8 des KFG soll § 7 dann keine Anwendung finden, wenn der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde, oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war oder wenn der Unfall durch ein Fahrzeug verursacht wurde, das auf ebener Bahn eine auf 20 km begrenzte Geschwindigkeit in der Stunde nicht übersteigen kann. Leichtmotorräder werden ebenfalls nicht der Haftung des § 7 unterworfen (vgl. § 27 KFG). Der Führer eines Kraftfahrzeugs haftet nach § 18 II KFG nur für Verschulden.

Die Haftung des Kraftfahrzeughalters setzt demnach voraus

a) die Tötung, Körper- und Gesundheitsverletzung eines Menschen oder die Beschädigung einer Sache

b) daß der Unfall sich beim Betriebe des Kraftfahrzeugs ereignet hat. Dies bedeutet, daß er mit den besonderen Gefahren des Kraftfahrzeugbetriebes in ursächlichem Zusammenhang stehen muß[13]). Im Betrieb ist das Auto-

---

12) RG 101/95.
13) Vgl. Seuff. Arch. 68/274.

mobil nicht nur, solange der Motor arbeitet, sondern solange diese Gefahren dauern, also auch, wenn das Automobil in Ruhe auf der Straße steht und nun etwa der Benzinbehälter explodiert. Dieser Definition des Betriebes[14]), die das sachliche Moment, d. h. die besonderen mit dem Kraftfahrzeugbetrieb verbundenen Gefahren betont, steht die Ansicht des Reichsgerichts[15]) gegenüber, das die Worte „beim Betrieb" rein zeitlich versteht. Nach seiner Ansicht sind Unfälle dann „beim Betrieb" eingetreten, wenn sie sich während des Betriebes ereignet haben, d. h. zu der Zeit, wo das Fahrzeug noch nicht zur völligen Betriebsruhe übergegangen war, z. B. daß die beabsichtigte Fahrt nach dem Willen des Führers noch nicht beendigt war oder daß der Wagen rein tatsächlich, etwa infolge eines Defektes, auf längere Zeit nicht wieder in Gang gesetzt werden konnte.

c) Unter dem Halter des Kraftfahrzeugs versteht man den Eigenbesitzer, wobei es einerlei ist, ob er Eigentümer ist oder nicht, also auch z. B. den besitzenden Nutznießer oder den Pächter, nicht dagegen aber den Verwahrer oder denjenigen, der den Wagen auf kurze Zeit gemietet oder entliehen hat[16]).

Der Abs. 1 des § 7 KFG drückt demnach für den Kraftfahrzeughalter reine Erfolgshaftung aus. In Abs. 2 und 3 des § 7 wird diese Erfolgshaftung jedoch wiederum in einem Maße eingeschränkt, daß man sich fragen muß, ob bei der Haftung nach dem KFG überhaupt noch von einer Gefährdungshaftung gesprochen werden kann[17]). Maßgebend für die Beantwortung dieser Frage ist die Beurteilung des Begriffes des unabwendbaren Ereignisses, das in § 7 Abs. 2 näher bestimmt wird.

Wie bei der Eisenbahnhaftung die höhere Gewalt, so ist es bei der Kraftfahrzeughaftung das Vorliegen eines unabwendbaren Ereignisses, das den Betriebsunternehmer bezw. Halter von seiner Haftpflicht befreit. An sich hätte es nahe gelegen, daß auch im Kraftfahrzeuggesetz der Begriff der höheren Gewalt als haftungsausschließende Tatsache aufgenommen wurde, da der Haftungsgrund bei beiden Verkehrsmitteln in der erhöhten Gefährlichkeit besteht. Aber beim Erlaß des KFG hatte das Reichsgericht den Begriff der höheren Gewalt bereits derart eingeschränkt, daß diese Rechtsprechung mit Recht als eine Überspannung der Gefährdungshaftung empfunden wurde und es daher untragbar erschien, den Begriff der höheren Gewalt in das neu zu schaffende Recht der Kraftfahrzeughaftung zu übernehmen[18]), wie es noch in dem „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betrieb von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden" in § 1 vorgesehen wurde[19]). Man suchte vielmehr die Lösung in der Richtung, die schon das preußische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen gewiesen hatte und die ursprünglich auch der Gesetzgeber des Reichshaftpflichtgesetzes hatte einschlagen wollen. In der ersten Lesung des

---

14) Vgl. z. B. Enneccerus II § 246 I 2.
15) In JW 1929/912, 2055; auch RG 122/270 f, 126/334.
16) Vgl. RG 77/349, 78/182, 79/314, 87/137, 91/269, 93/222, 120/159.
17) Dies wird z. B. von Leonhard in § 341 Seite 618 f geleugnet.
18) Vgl. Müller, Seite 170, 198.
19) Ebenda, Seite 167 f.

Entwurfs des KFG im Reichstag[20]) wurde dann auch eine Fassung beschlossen, nach der in Anlehnung an den Wortlaut des § 25 des preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen die Haftung ausgeschlossen sein sollte, wenn der Schaden durch ein äußeres, unabwendbares Ereignis verursacht worden sei. In der zweiten Lesung[21]) wurde dann die Fassung gewählt, wie wir sie heute im KFG haben. Die Abänderung bezweckte, „den in erster Lesung aufgenommenen Begriff des unabwendbaren äußeren Ereignisses schärfer zu umgrenzen". Die Fassung nach den Beschlüssen in erster Lesung habe die Möglichkeit nicht ausschließen können, daß die Rechtsprechung des Reichsgerichts, die bei Anwendung des Begriffs der höheren Gewalt bedenklich weit gegangen sei, entgegen der Absicht der Kommission auch hierher übernommen werden könnte. „Deshalb habe man sich entschlossen, den Begriff des unabwendbaren Ereignisses noch näher zu umgrenzen".

Als unabwendbar gilt jedes Ereignis, das nicht auf dem Verhalten des Fahrzeughalters oder einer beim Betriebe beschäftigten Person beruht, wenn sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beobachtet haben. Das Gesetz beschränkt sich in § 7 darauf, Beispiele zu geben, jedoch läßt sich daraus das im Texte dargelegte Prinzip entnehmen[22]). Denn wenn — die gehörige Sorgfalt des Halters und Führers vorausgesetzt — das Verhalten (nicht nur das Verschulden) des Verletzten oder eines beim Betriebe nicht beschäftigten Dritten sowie das Verhalten eines Tieres ein unabwendbares Ereignis sei; wenn ferner der § 7 II 1 offensichtlich auch den auf einem Fehler oder Versagen beruhenden Unfall als unabwendbares Ereignis bezeichne, das nur die Haftung ausschließen solle; wenn endlich zweifellos auch Blitzschlag, Bergsturz, Erdbeben usw. zu den unabwendbaren Ereignissen zu rechnen seien, so seien die im Texte bezeichneten Fälle tatsächlich die einzigen, die übrig bleiben. Es gehöre ferner — bei gehöriger Sorgfalt des Halters und Führers — auch das Verhalten des Verletzten selbst dazu und zwar auch das unverschuldete, wie der Wortlaut des Gesetzes und auch die Verhandlungen der Kommission ergeben, die einer Anregung das Wort „Verhalten" durch „Verschulden" zu ersetzen, keine Folge gegeben habe[23]). Es könne jedoch nur ein wenigstens objektiv von den Gepflogenheiten sorgfältiger Menschen abweichendes Verhalten gemeint sein, denn ein normales Verhalten werde man nicht als Ursache des Unfalles bezeichnen können[25]). Das Verhalten des Fahrzeughalters oder einer beim Betrieb beschäftigten Person ist dagegen niemals als unabwendbares Ereignis aufzufassen, auch wenn es unverschuldet ist.

Nicht zu den unabwendbaren Ereignissen gehören ferner solche, die auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruhen. Diese fallen dem Halter schlechthin zur Last. Hierzu zählt die Gruppe der inneren Ereignisse, die ihren

---

20) Ebenda, Seite 197 f.
21) ebenda, Seite 197 f.
22) Enneccerus, II § 246 I Anm. 7.
23) Enneccerus, II § 246 I Anm. 8.
24) Enneccerus, II § 246 I 5a.

Grund in Ordnungswidrigkeiten des Betriebes haben[25]). Weiterhin hat der Kraftfahrzeughalter einen Unfall nicht allein deshalb zu vertreten, weil er auf der gefährdenden Natur des Fahrzeugs beruht[26]). Es steht ihm daher der Beweis offen, daß der Unfall nicht habe abgewendet werden können. Es sind aber nicht nur Unfälle von der unbedingten Haftung ausgenommen, die unmittelbar auf der gefährdenden Natur des Fahrzeugs beruhen, sondern auch solche, die durch Ereignisse herbeigeführt werden, für die die gefährdende Natur des Fahrzeugs ursächlich war. Die unbedingte Haftpflicht wurde daher z. B. verneint beim Scheuen von Pferden[27]) und bei Unfällen, die durch Blendwirkung der Scheinwerfer eintraten[28]). Der Kraftfahrzeughalter braucht auch eine plötzliche Ohnmacht des Fahrers nicht schlechthin zu vertreten[29]) Man kann demnach das unabwendbare Ereignis etwa folgendermaßen definieren: ein unabwendbares Ereignis ist ein solches, das auch bei Anwendung der äußersten nach den Umständen des Falles möglichen Sorgfalt nicht zu vermeiden war.

Es braucht sich dabei nicht nur um Ereignisse zu handeln, die von außen in den Betrieb hineinwirken. Der Kraftfahrer kann sich daher, wie gesagt, im Gegensatz zum Eisenbahnunternehmer zwecks Haftungsbefreiung auch auf solche Momente berufen, die in der gefährlichen Natur des Betriebes selbst liegen und mit einer gewissen Regelmäßigkeit wiederzukehren pflegen[30]). Nicht jedes unabwendbare Ereingnis soll jedoch nach dem Gesetz zur Haftungsbefreiung führen. Ereignisse, die auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder auf einem Versagen seiner Verrichtungen beruhen, schließen die Haftung nicht aus.

Neben dem Vorliegen dieses unabwendbaren Ereignisses wird außerdem von dem Halter wie von dem Führer des Fahrzeugs eine Sorgfalt verlangt, die über die allgemeine Sorgfalt hinausgeht[31]). Diese erhöhte Sorgfalt wird vom Reichsgericht an einer Stelle[32]) folgendermaßen definiert: „Ein unrichtiges und sachwidriges Handeln in einer plötzlichen Gefahr stellt nicht immer ein Verschulden nach § 276 BGB dar, da Geistesgegenwart, rascher sicherer Entschluß und tatkräftiges Eingreifen, die unvorhergesehene Gefahr erfordert, nicht von jedermann erwartet werden kann. Aber die Umstände des Falles gebieten jene besondere gesammelte Aufmerksamkeit, die durch die Gefahr nicht beeinflußt wird und das richtige Handeln auch in schwerer Lage zu finden weiß".

Diese Ausführungen zeigen, daß man auch beim Kraftfahrzeug von einer Gefährdungshaftung sprechen kann, die die allgemeine Schuldhaftung übersteigt. Denn der Halter haftet auch dann, wenn z. B. den Fahrer des von ihm gehaltenen Fahrzeugs kein Verschulden trifft, sondern derselbe nur die ihm auferlegte erhöhte Sorgfalt vernachlässigte. Die Halterhaftung liegt

---

25) Das OLG Frankfurt rechnet hierzu auch das Schleudern des Kraftwagens auf schlüpfrigem Pflaster, EE 48/77. A. A. Müller, StrVR S. 201.
26) Vgl. Müller a. a. O. Seite 200 f; anders ist es z. B. im österr. Kraftfahrzeug-Recht: Vgl. Bienenfeld Seite 240.
27) Müller a. a. O. Seite 201; OLG Braunschweig 43/94.
28) Müller a. a. O. Seite 203.
29) Ebenda. — A. M. Joseph, LZ 1928/1057..
30) Vgl. Lechner, a. a. O.
31) Müller, a. a. O. Seite 200, 207; C. Flögel, Anm. 8 § 7.
32) RG 86/149, 151; RG EE 55/74.

wesentlich höher als beispielsweise die Haftung nach § 278 BGB. Hinzu kommt, daß die Rechtsprechung das ihrige getan hat, um die inneren Ursachen soweit als möglich auszudehnen.

3. Die Luftfahrzeuge.

Die Haftpflicht des Luftfahrzeughalters regelt sich nach den §§ 19 ff des Luftverkehrsgesetzes vom 1. August 1922 in seiner neuen Fassung vom 21. August 1936. § 19 LVG lautet:

„Wird beim Betrieb eines Luftfahrzeuges durch Unfall jemand getötet, sein Körper oder seine Gesundheit verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Luftfahrzeugs verpflichtet, den Schaden zu ersetzen.

Benutzt jemand das Luftfahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters, so ist er an Stelle des Halters zum Ersatz des Schadens verpflichtet. Daneben bleibt der Halter zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn die Benutzung des Luftfahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht worden ist“.

Man sieht, daß das LVG im Gegensatz zum RHG und zum KFG die Haftung für höhere Gewalt bezw. unabwendbare Ereignisse nicht ausschließt. Nur eigenes Verschulden des Verletzten oder des Besitzers der beförderten Sache führt nach § 20 LVG Minderung oder Ausschluß der Haftung nach den Grundsätzen des § 254 BGB herbei. Das LVG enthält ferner keine, dem § 8 Ziff. 1 KFG entsprechende Vorschrift, wonach die Haftpflicht ausgeschlossen ist, wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte beim Betrieb des Fahrzeugs tätig war. Bei internationalen Luftreisen finden jedoch die Vorschriften des § 19 LVG für Reisende und Landungsbeteiligte keine Anwendung, da § 19 insoweit durch das Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr vom 30. November 1933, dem sogenannten Warschauer Lufttransportabkommen, praktisch außer Kraft gesetzt ist. Außerdem wurde am 29. Mai 1933 in Rom unter Mitwirkung Deutschlands ein Abkommen unterzeichnet, welches die Haftung für die Dritten auf der Erdoberfläche zugefügten Schäden betrifft. Dieses Abkommen soll in Kraft treten, wenn es von 5 Staaten ratifiziert ist. Das ist bisher nur durch Rumänien und Spanien geschehen[33]). Sobald es in Kraft getreten und von Deutschland ratifiziert ist, wird auch insofern der § 19 LVG außer Kraft gesetzt.

Auch beim LVG ist genau wie bei dem RHG und dem KFG Voraussetzung der Haftung, daß der Schaden beim Betrieb eines Luftfahrzeugs entstanden ist. Handelt es sich beim Betrieb einer Eisenbahn gemäß § 1 RHG immer um den Betrieb als Ganzes, so ist beim LVG genau wie beim KFG der Betrieb eines einzelnen Fahrzeugs gemeint[34]). Bezüglich der Auslegung des Betriebsbegriffs bestehen erhebliche Zweifel

---

33) Vgl. Koffka-Bodenstein-Koffka Seite 85, 86.
34) Ebenso Koffka, a. a. O.; Bredow-Müller, B I a zu § 10; Schleicher Bem. 3 zu § 19.

und Meinungsverschiedenheiten, deren Wiedergabe jedoch zu weit führen würde. Es soll daher nur die als richtig anerkannte, bei Koffka[35]) entnommene und an das Reichsgericht angelehnte Ansicht wiedergegeben werden: „Man wird der Auffassung des Reichsgerichts wohl am nächsten kommen, wenn man als Betrieb eines Fahrzeugs dessen Gebrauch oder Verwendung bezeichnet. Dies aber nicht etwa in dem Sinne, daß man ein Fahrzeug als in Gebrauch oder in Betrieb befindlich ansieht, von dem Augenblick an, wo es zum ersten Mal in Benutzung genommen wird, bis zu dem Augenblick, wo es endgültig außer Dienst gestellt wird, etwa weil es nicht mehr betriebsfähig ist, oder weil der Eigentümer die Betriebskosten nicht mehr tragen kann. Vielmehr ist Betrieb im Sinne des Reichsgerichts jede einzelne Gebrauchshandlung".

IV.

Entspricht das Gefährdungsprinzip für die Haftung aus Verkehrsunfällen noch dem heutigen Rechtsdenken?

Es ist der Versuch unternommen worden, die Haftung ohne Verschulden im Verkehrsrecht aus einem Beweisnotstand herzuleiten, in dem sich der vom Verkehrsunfall Betroffene befindet. Diese Ansicht wurde vornehmlich von Exner[1]) vertreten. Nach seiner Auffassung ist der von einem Verkehrsunfall Betroffene infolge des komplizierten Organismus der Verkehrsunternehmungen nicht in der Lage, ein Verschulden des Betriebsunternehmers zu beweisen. Hier könnte auch eine Umkehr der Beweislast nicht helfen. Denn es sei dem Verletzten nicht möglich, in den Organismus der Verkehrsunternehmen einzudringen und somit sei er nicht in der Lage, den Tatsachen etwas entgegenzusetzen, die der Unternehmer zu seiner Entschuldigung vorbringe. Es bleibe daher nur „die gesetzliche Eliminierung der Schuldfrage durch Aufstellung der absoluten Haftbarkeit des Unternehmers"[2]).

Gegen diese Ansicht Exners wandte sich u. a. zutreffend Rundnagel[3]), indem er darauf hinwies, es sei zwar richtig, daß für den Verletzten ein gewisser Beweisnotstand bestehe, dieser Nachteil werde aber zum wenigsten dadurch ausgeglichen, daß in gleichem Maße auch für den Betriebsunternehmer die Schwierigkeit wachse, die Entstehungsursache zu er-

---

35) a. a. O.
1) Bei Grünhut, 10/546.
2) Ebenda.
3) Seite 86/87.

mitteln. Damit wachse auch die Schwierigkeit, den Beweis zufälliger Entstehung des Schadens zu führen. Der Beweisnotstand trete somit nicht schwerer in Erscheinung und könne nicht Grund zur Einführung der Sonderhaftung gewesen sein. Mit dem Exner'schen Standpunkt läßt sich die erschwerte Haftung der Verkehrsunternehmen schon deshalb nicht mehr halten, weil mit Hilfe der zur Verfügung stehenden Hilfsmittel heute fast ausnahmslos die Entstehungsursache eines Unfalls festgestellt werden kann.

Der entscheidende Grund vielmehr, der immer und zu allen Zeiten zur Haftung ohne Verschulden führte, war auch hier maßgebend, nämlich die den Verkehrsmitteln innewohnende Gefährlichkeit[4]). Denn jedes Unternehmen, das unabhängig vom Verschulden des Unternehmers infolge seiner Eigenart Opfer an Leib, Leben und Vermögensgütern fordert, muß zum Ausgleich dafür, daß ihm die Betriebserlaubnis erteilt wird, eine strengere Haftung tragen. Diese Auffassung ergibt sich auch eindeutig aus den Motiven zum Reichshaftpflichtgesetz[5]), wo es heißt:

> „Zur Zeit wird es sich allein darum handeln können, im Wege eines Spezialgesetzes Bestimmungen zu treffen, um denjenigen, welche bei mit ungwöhnlicher Gefahr verbundenen Unternehmen an Leib und Leben geschädigt werden bezw. ihren Hinterbliebenen einen Ersatz des erlittenen Schadens zu sichern. Hierbei werden vorzugsweise die Eisenbahnen, Bergwerke und Fabriken in Betracht zu ziehen sein".

Auch die Begründung zum „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe bei Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden"[6]) führt folgendes aus:

> „Vollends versagt das geltende Recht in den Fällen, in welchen der Unfall überhaupt nicht durch ein Verschulden, sondern durch die dem Automobilverkehr als solchem innewohnende Gefährlichkeit herbeigeführt worden ist. Eine schärfere Regelung der Haftpflicht erscheint im Interesse der Sicherheit des Verkehrs geboten. Es entspricht auch der Billigkeit, daß der Unternehmer eines mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden verantwortlich gemacht wird".

Ähnlich äußert sich auch die Begründung zum Entwurf des LVG[7]), nämlich

> „daß die Haftung nur für Verschulden nicht dem Bedürfnis entspreche, das sich aus den der Allgemeinheit aufgenötigten Gefahren der Luftfahrt ergebe".

Infolge der technischen Fortentwicklung und den vielfachen Verbesserungen der Sicherungsmaßnahmen bestehen diese, in den Motiven zu den drei Gesetzen aufgeführten Grundsätze teilweise nicht mehr. Deshalb soll nunmehr untersucht werden, inwieweit sich für die einzelnen Verkehrsmittel das Prinzip der Gefährdungshaftung noch halten läßt.

---

4) Eger (Eg.) Bem. 2 zu §1 Seite 6 f; Hendel Anm. 1 zu § 1; Enneccerus I 2 Seite 720; Wussow DJZ I Seite 87, 88; Goltermann, ebenda II Seite 258 f; Eger (Gerh.) LZ 1928/1153; Gelpcke 22. DJT I Seite 378.

5) Sten. Ber. über die Verhdl. d. Dt. Reichstages, 1. Legisl. Per., 1. Sess., 1871, 3. Bd. Seite 70.

6) bei Müller, Seite 168.

7) RT I, 1920/21, Drucks. Nr. 2504 Seite 14.

1. Bei der Eisenbahn.

Seit dem Erlaß des Reichshaftpflichtgesetzes sind über 66 Jahre vergangen. In der Zwischenzeit wurden wesentliche Fortschritte im Eisenbahnverkehr erzielt. Die technischen Voraussetzungen erfuhren seit dem Erlaß dieses Gesetzes unzählige Veränderungen und Verbesserungen. Trotzdem ist noch immer dieses Gesetz für die Haftung der Reichsbahn bei jeglichen Unfällen maßgebend, ja, bei Sachschäden gilt in Preußen noch das Gesetz von 1838. Die Rechtsprechung des Reichsgerichts trug nicht etwa der Vorwärtsentwicklung Rechnung und lockerte die strenge Haftung der Eisenbahn auf, sondern sie nahm vielmehr durch fortschreitende Engerfassung des Begriffs der höheren Gewalt dem Eisenbahnunternehmer jede Möglichkeit von der Haftung freizukommen, es sei denn, der Unfall kam durch eigenes, in keiner Weise irgendwie durch die Betriebsgefahr der Eisenbahn beeinflußtes Verschulden des Verletzten zustande. Aus Billigkeitsgründen setzte einst der Gesetzgeber eine Haftungsgrenze: der Eisenbahnunternehmer sollte zwar für alle Schäden haften, die auf Grund der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes entstanden waren, dies aber nur bis zur höheren Gewalt. Es darf mit Bestimmtheit angenommen werden, daß der Begriff der höheren Gewalt durch einen anderen, genauer umrissenen Begriff des Haftungsausschlusses ersetzt worden wäre[8]), hätte man gewußt, in welcher Art das Reichsgericht sich dieses Begriffes bemächtigen würde. Für diese Behauptung spricht die Tatsache, daß man beim Erlaß des KFG im Jahre 1909 den Begriff der höheren Gewalt weg ließ und dafür den engumrissenen Begriff des unabwendbaren Ereignisses aufnahm.

Wie oben näher dargelegt, erkennt das Reichsgericht nur dann das Vorliegen von höherer Gewalt an, wenn das schädigende Ereignis „von außen" kommt „unabwendbar" und „außergewöhnlich" ist. Für innere Ursachen haftet der Eisenbahnunternehmer unter allen Umständen. Nur wenn der Schaden durch ein Ereignis entstanden ist, das von außen in den Betrieb hineingewirkt hat, soll der Betriebsunternehmer überhaupt die Möglichkeit haben, von der Haftpflicht loszukommen. Es besteht demnach die außerordentliche, oft kaum zu treffende Schwierigkeit der Unterscheidung, wann ein Ereignis als inneres und wann es als ein von außen kommendes anzusehen ist. Wegen dieser Schwierigkeit wurde das Merkmal der Einwirkung von außen z. B. von v. Kienitz[9]) ganz abgelehnt, der sagt, daß die Kette der kausalen Tatsachen, die an sich unendlich sei, immer außerhalb des Betriebskreises enden müsse.

Das Reichsgericht rechnet zu den inneren Ereignissen alle die Zufälle, die ihren Grund in Ordnungswidrigkeiten des Betriebes haben, auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder einem Versagen seiner Einrichtungen beruhen. Hierunter fällt z. B. der Bruch eines Radreifens[10]), das Heißlaufen von Wagen, das Versagen von Bremsen[11]) oder Türschlössern[12]). Es braucht jedoch zum Vorhandensein eines inneren Ereignisses

---

8) Vgl. hierzu z. B. Dorpmüller, a. a. O. Seite 154.
9) EE 41/284, 286. A. A. Rundnagel, Seite 98f.
10) RG EE 3/86, 4/231.
11) Wussow EE 23/114.
12) RG EE 22/400.

nicht Ordnungswidrigkeit vorzuliegen. Das schadenstiftende Ereignis kann auch der dem Betrieb eigentümlichen Gefahr entspringen, wie z. B. auf Schaden durch Kohlenstaub[13]), Funkenflug[14]), Schleudern der Lokomotive[15]) usw. beruhen. Die Bezeichnung solcher Ereignisse als „innere“ Ereignisse ist noch verständlich. Wenn das Reichsgericht jedoch das Durchbrechen einer geschlossenen Bahnschranke durch Kraftfahrzeuge[16]) oder den durch herabstürzende Gesteinsmassen herbeigeführten Tunneleinsturz[17]) oder einen durch Auftauchen einer schlaftrunkenen Person auf den Gleisen verursachten Unfall[18]) als äußere Ereignisse zu bezeichnen ablehnt und darauf besteht, daß auch hier noch innere Ereignisse vorliegen, so steht eine solche Auslegung dem Willen des Gesetzgebers geradezu entgegen. Denn dieser wollte keine Haftung der Eisenbahn schlechthin, sonst wäre die Aufnahme des Begriffs der höheren Gewalt als Haftungsbegrenzung überflüssig gewesen. Nachdem das Reichsgericht auch noch dazu überging, jedes Ereignis, das mit einer gewissen Häufigkeit auftrat, zu einem inneren Ereignis zu stempeln[19]), weil es durch seine Häufigkeit voraussehbar und deshalb wenigstens theoretisch abwendbar und nicht mehr außergewöhnlich ist, hat es den Begriff der höheren Gewalt nahezu ganz ausgeschaltet. Denn bei der riesigen Ausdehnung unseres Eisenbahnverkehrs werden selbst die außergewöhnlichsten unabwendbaren Ereignisse mit einer „gewissen“ Häufigkeit vorkommen und durch diese Häufigkeit ihrer Merkmale der Unabwendbarkeit und Außergewöhnlichkeit entkleidet.

Während aber das Reichsgericht durch die geschilderte, fast gänzliche Ausschaltung der höheren Gewalt die Haftung des Eisenbahnunternehmers zu einer nahezu reinen Erfolgshaftung werden ließ, mehrten sich die Stimmen, die eine Abschaffung der Gefährdungshaftung oder zumindest eine starke Einschränkung derselben verlangten[20]). So wurden wenigstens bezüglich der Haftung der Klein- und Staatsbahnen, bald nach Erlaß des Kraftfahrzeuggesetzes Stimmen laut, deren Haftung in gleichem Maße wie die der Kraftfahrzeuge zu regeln. Es wurde denn auch in einem „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen“, der von der Reichsregierung im Jahre 1914 vorgelegt wurde, diesen Bestrebungen Rechnung getragen. Im Jahre 1922 wurden dann erneut Forderungen auf eine Milderung der Haftung für Klein- und Straßenbahnen erhoben. Im Jahre 1923 kam es tatsächlich zu einer, wenn auch geringen Milderung, auch für Vollbahnen: durch Gesetz vom 8. 7. 1923[21]) wurde die Haftpflicht der Eisen- und Staatsbahnen, soweit sie in der Entrichtung einer Geldrente besteht, auf einen Höchstbetrag beschränkt. Der Grund zu dieser Haftungsmilderung war allerdings in der durch den Währungsverfall verursachten Zerrüttung der Eisenbahnfinanzen zu suchen. Im Jahre 1927 veranlaßte das Reichsjustizministerium neue Erhebungen. Diese sollten ergeben, ob sich eine zu-

---

13) RG 11/146.
14) RG EE 27/76.
15) RG EE 30/442.
16) RG EE 26/283.
17) RG EE 37/85, 35/273.
18) RG EE 23/305.
19) RG EE 10/58, 16/163, 20/166, 27/339, 38/229, 42/342, 44/233, 46/95.
20) Vgl. Reindl, VZ 1932/625. Lambsdorff, Eis. Arch. 55/13 14.
21) RGBl. 1923, Seite 615.

sammenfassende Regelung der Haftpflichtgrundsätze für Schienenbahnen, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge empfehle[22]). Es wurde über diese Frage auf dem 35. Deutschen Juristentag in Salzburg verhandelt. Eine Vereinheitlichung wurde jedoch abgelehnt[23]). Im Jahre 1933 wurde ein neuer „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und gewisser anderer Unternehmungen“ vorgelegt[24]), der zwar auch von einer Vereinheitlichung absieht, aber eine Milderung der Straßenbahnhaftpflicht und Einbeziehung der Sachhaftung vorsieht.

Es wurde ferner von Mitgliedern des Rechtswahrerbundes (Reichsfachgruppe Verwaltungsjuristen, Unterfachgruppe Reich) unter Leitung des Hauptfachausschusses Reichsbahn in einem Beitrag zu dem von Reichsminister Frank herausgegebenen „Nationalsozialistischen Handbuch für Recht und Gesetzgebung“[25]) vorgeschlagen, die Haftung der Reichsbahn wie im KFG schon dann auszuschließen, wenn der Schaden auf ein unabwendbares Ereignis zurückzuführen ist. Auch soll die Sachschadenshaftung eingeführt werden, soweit der Schaden beim Befahren straßen- und schienengleicher Übergänge entstanden ist[26]).

In diesem Entwurf wird ausgeführt, daß die Sonderhaftung der Eisenbahn mit dem Hinweis auf ihre besondere Gefährlichkeit nicht mehr zu schützen sei. Das von ihnen einzuführende „unabwendbare Ereignis“ wird von ihnen als ein Ereignis definiert, das „selbst durch äußerste Sorgfalt des Unternehmers oder seiner Leute nicht abgewendet werden konnte“[27]). Als Grund der Einschränkung der Haftung wird die Entwicklung des Sicherungswesens genannt. Allerdings wollen die Verfasser dieses Entwurfs die Gefährdungshaftung — der Ausdruck wird verschiedentlich gebraucht[28]) — nicht völlig abschaffen.

In dieser Richtung bewegt sich auch eine Kritik des nunmehrigen Reichsverkehrsminister Dr. Dorpmüller an dem geltenden Haftpflichtrecht für die Eisenbahn, das weder den Anforderungen des modernen Verkehrs gerecht werde, noch mit dem heute grundsätzlich geänderten Auffassung vom Verhältnis des gemeinen Wohls zum Nutzen des Einzelnen in Einklang zu bringen sei. Es setzt sich für die Abschaffung des Begriffs der höheren Gewalt ein, da derselbe in seiner Auslegung durch die Rechtsprechung nicht mehr tragbar sei. „Man könnte fragen“, so führt er aus, „ob nicht eine Haftung der Eisenbahn dann füglich entfallen darf, wenn sie ihrerseits alles irgend Mögliche und Zumutbare zur Verhütung von Unfällen getan hat. In der Sprache des Gesetzes würde dieser Forderung dann entsprochen sein, wenn man „höhere Gewalt“ durch „unabwendbares Ereignis“ ersetze und so einer Regelung folgen würde, die beim Kraftwagen doch offenbar ausgereicht habe“. Bei den Ausführungen Dorpmüllers muß man sich allerdings die Frage vorlegen, ob er nicht unter Verkennung des Begriffs des „unabwendbaren Ereignisses“ sich letzten Endes für die

22) Wussow, DJT I Seite 83.
23) DJT II Seite 309.
24) siehe Übersicht bei Böttger, EE 53/323.
25) Die Stellung der Reichsbahn in Recht und Gesetzgebung, Seite 851/855.
26) a. a. O. Seite 853.
27) Ebenda.
28) Ebenda und Seite 854.

Einführung der Verschuldenshaftung für die Eisenbahn einsetzen will. Denn wenn die Haftung der Reichsbahn dann entfallen soll, wenn sie alles irgendmögliche und zumutbare zur Verhütung von Unfällen getan hat, dann bleibt ja praktisch nur noch die Haftung für Verschulden übrig.

Wir haben damit aber gleichzeitig den letzten Schritt in der aufgezeigten Entwicklung erreicht: die Einführung des Verschuldensprinzips für die Haftung der Eisenbahn. Auch in diesem Sinne wurden bereits Vorschläge gemacht, indem man sagte, man könne eine allgemeine Verschuldenshaftung — gegebenenfalls unter Umkehrung der Beweislast — wieder in Kraft setzen, da eine überdurchschnittliche Gefährlichkeit nicht mehr vorliege[29]).

Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß Ausgangspunkt für die Einführung der verschärften Haftung nur die erhöhte Gefährlichkeit des Betriebes sein darf. Man kann nicht, wie dies verschiedentlich geschieht, die Tatsache mit in Betracht ziehen, daß die Eisenbahn als wirtschaftlicher Großbetrieb eine verschärfte Haftung leichter tragen könne als ein kleineres Unternehmen[30]). Einmal widerspricht es unserem heutigen Rechtsdenken, die Frage von wirtschaftlichen Gedankengängen abhängig zu machen, ob jemand für einen verursachten Schaden haftbar ist oder nicht, zum anderen ist die Eisenbahn — zumal nach ihrer neuerdings durchgeführten Verstaatlichung — ein Unternehmen, das dem Wohle und der Bequemlichkeit der Volksgemeinschaft dient und deshalb nicht, wie dies oftmals geschehen ist, zu teilweise recht zweifelhaften Schadensersatzprozessen ausgenutzt werden darf[31]).

Besteht nun überhaupt noch eine erhöhte Gefährlichkeit der Eisenbahn? Das große Zuggewicht, die hohe Geschwindigkeit und die Bindung an die feste Spur wurden stets als die Gründe dieser erhöhten Gefährlichkeit bezeichnet. Sie sei weder in der Lage, Hindernissen auszuweichen noch auf kurze Entfernung zu bremsen. Eine weitere Rolle spiele die Enge der Abteile, die große Eile der Reisenden beim Ein- und Aussteigen u. a. m. (vgl. oben). Dem steht aber gegenüber, daß die Deutsche Reichsbahn heute über ein vortrefflich geschultes Personal verfügt, daß sie sich auf eigenem Bahnkörper fast ganz gegen den übrigen Verkehr abschließen kann, und daß ein großer technischer Apparat an Sicherungsmaßnahmen aufgebaut wurde. Dies gilt vor allem für das Block- und Signalsystem, das auf einigen Strecken sogar schon mit der sogenannten Zugbeeinflussung verbunden ist, durch die beim Überfahren von Signalen die Bremswirkung infolge magnetischer Kraft von selbst ausgelöst wird[32]).

Als wesentlichstes Merkmal kommt hier weiter die Schulung und Gewöhnung des heutigen Menschen in Betracht, sich im modernen Verkehr zu bewegen.

Das Ergebnis muß daher lauten, daß die Haftung der Eisenbahn, so wie sie bis heute noch geregelt ist, dringend reformbedürftig ist. Die

29) Vgl. z. B. Reindl, VZ 1932/626 f; Fischl, Reichsbahn 1931 Seite 1208; Lambsdorff, Eis. Arch. 55/36.
30) Leonhard, a. a. O. § 337 Seite 611.
31) In diesem Sinne auch Dorpmüller, a. a. O.
32) Vgl. hierzu Krauskopf, VZ 1934/77.

Haftung, die der Gesetzgeber zur Zeit der Schaffung des RHG festsetzte, mag damals ihre Berechtigung gehabt haben. Anstatt nun aber diese Haftung der Verkehrsentwicklung anzupassen und dem überall in unserem Zeitalter der Technik anhaftenden Grundsatz Rechnung zu tragen, daß dort, wo eine erhöhte Gefahr besteht, auch eine erhöhte Sicherheit geschaffen wird, führte die Rechtssprechung des Reichsgerichts, wie schon verschiedentlich erwähnt, dazu, der Eisenbahn mit der Zeit eine weitaus schwerere Haftung aufzuerlegen, als es selbst zur Zeit der Schaffung des RHG der Fall war.

Welcher Weg ist nunmehr einzuschlagen um einen gerechten Ausgleich zu bringen? Wie bereits gesagt, geht eine Reihe von Bestrebungen dahin, für die Reichsbahn die gleiche Haftung einzuführen, die in § 7 des KFG ausgesprochen ist, und an Stelle des Begriffs der höheren Gewalt den Begriff des unabwendbaren Ereignisses zu setzen. Dies würde bedeuten, daß es nicht genügt, wenn der Unternehmer dartut, daß er und seine Leute den Unfall weder vorsätzlich herbeigeführt, noch die übliche Sorgfalt vernachlässigt haben, vielmehr müßte von dem, der den gefährlichen Betrieb unterhält, eine ganz besondere, das sonst übliche Maß übersteigende Achtsamkeit verlangt werden. Es wäre danach „eine äußerste Sorgfalt", d. h. nicht eine theoretisch nicht überbietbare, sondern eine gesteigerte, über das allgemeine Maß hinausgehende Sorgfalt zu verlangen. Gegen eine solche gesteigerte Sorgfalt wurde jedoch geltend gemacht, daß diese erhöhte Sorgfalt keine Steigerung der allgemeinen Sorgfalt bedeute, sondern innerhalb des Rahmens derselben liege, da derselbe nicht ein für allemal festbestimmt, sondern je nach den Verhältnissen veränderlich sei[33]). Es wurde ferner gegen die Annahme einer erhöhten Sorgfaltspflicht eingewandt, daß sie zwar einen Anfang, aber kein Ende habe. „Sie beginnt da, wo die gewöhnliche Sorgfalt aufhört, aber es ist unmöglich zu sagen, wo sie endet. Denn es läßt sich keine Vorsicht denken, die nicht noch von einem noch vorsichtigeren Manne überboten werden könnte"[34]). Dieser Ansicht ist beizupflichten. Ginge man dazu über, den Begriff der höheren Gewalt durch den des unabwendbaren Ereignisses zu ersetzen, so wäre damit keinesfalls die erwünschte Klarheit erzielt. Denn auch der Begriff des unabwendbaren Ereignisses läßt eine zu große Auslegungsmöglichkeit des Sorgfaltbegriffs offen und die Gefahr läge nahe, daß auch dieser Begriff wiederum im Laufe der Zeit durch die Rechtsprechung so eingeengt würde, daß praktisch keine Erleichterung erreicht wäre. Eine solche Erleichterung läßt sich letzten Endes nur durch die Einführung des Verschuldensprinzips für die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers erzielen.

Es handelt sich bei der Eisenbahn um ein gemeinnütziges Unternehmen. Das wird durch die Wiederverstaatlichung noch unterstrichen. Abgesehen von einigen Klein- und Straßenbahnen, von denen zumal letztere meistens städtische Betriebe sind, kommt der Gewinn des Unternehmens dem Volksganzen zugute, genau wie etwaige Verluste ebenfalls von der Gesamtheit getragen werden müssen. Wir sehen ein Unternehmen auf-

33) Exner, Seite 521, 523.
34) Vgl. Gelpcke, 22. DJZ. I Seite 364; ferner Rundnagel, Seite 84; Exner, Seite 518; auch v. Kienitz, Eis. Entsch. 41/283, 284.

gebaut, das alle erdenklichen Anstrengungen macht, um jedem, der seine Einrichtungen benutzt, nicht nur die größtmögliche Bequemlichkeit, sondern auch die größtmögliche Sicherheit zu bieten. Jeder, der heute mit der Eisenbahn fährt, oder seine Güter mit ihr verschickt, weiß dies. Er weiß, daß ihm nur dann ein Schaden zustoßen kann, wenn entweder ein Ereignis eintritt, das zu verhüten den Machtbereich des Unternehmers übersteigt, oder aber ein solches, das durch Fahrlässigkeit oder gar Verschulden eines Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen des Eisenbahnunternehmers entstanden ist. Im ersteren Falle kann von einer Haftbarkeit des Eisenbahnunternehmers nicht mehr die Rede sein. Denn wenn der Benutzer der Einrichtungen der Eisenbahn weiß, daß er gewissen Gefahren ausgesetzt ist und dessenungeachtet trotzdem nicht fern bleibt, dann ist es nicht unbillig, ihn wenigstens insoweit am Risiko zu beteiligen, als es sich um Unfälle handelt, die durch menschliche Voraussicht nicht mehr vermeidbar sind. Denn alle anderen Unfälle lassen sich heute auf Verschulden zurückführen. Da die Reichsbahn über ein gutgeschultes Personal verfügen muß, läßt sich die „im Verkehr erforderliche Sorgfalt" so streng fassen, daß Unbilligkeiten vermieden werden können.

Selbstverständlich ist es nicht damit getan, für den Eisenbahnunternehmer schlechthin die Verschuldenshaftung einzuführen. Hier erhebt sich die Schwierigkeit der Beweisfrage. Dem Geschädigten wird es bei dem riesigen Aufbau des Eisenbahnunternehmens und bei dem Ineinanderspielen unzähliger technischer Voraussetzungen in vielen Fällen sehr schwer fallen, ein Verschulden nachzuweisen. Hier bedeutet es jedoch noch lange keine Schuldvermutung und somit wenigstens in gewissem Sinne Beibehaltung des Gefährdungsprinzips, wenn man die Beweislast umkehrt und den Eisenbahnunternehmer beweisen läßt, daß weder ihn noch einen seiner Bediensteten ein Verschulden trifft. Eine solche Umkehrung der Beweislast entspringt vielmehr reinen Billigkeitserwägungen und geschieht nicht deshalb, weil von vornherein der Verdacht eines Verschuldens des Eisenbahnunternehmens besteht, sondern deshalb, weil der Verletzte sich meistens in Beweisschwierigkeiten befinden wird, die aber der Durchführung seiner Schadensersatzforderungen nicht hindernd im Wege stehen dürfen. Weiterhin muß der Bahnangestellte in gewissem Maße geschützt werden. Ein Verschulden des Eisenbahnunternehmers ist wohl immer auf ein Verschulden eines Angestelten zurückzuführen. Der Unternehmer soll nun aber nicht in jedem Haftungsfalle die Möglichkeit haben, den betreffenden Angestellten, auf dessen Verschulden die Haftpflicht zurückgeht, im Innenverhältnis regreßpflichtig zu machen. Dies darf nur dann möglich sein, wenn den Angestellten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit trifft.

Es muß ferner dem Eisenbahnunternehmer die Möglichkeit eines Exkulpationsbeweises gemäß § 831 BGB verwehrt bleiben, da die Durchführbarkeit eines einmal festgestellten Schadensersatzanspruchs gegen den Eisenbahnunternehmer nicht dadurch in Frage gestellt sein darf, daß der schuldige Angestellte etwa nichts hat.

Man könnte gegen die Einführung der Verschuldenshaftung einwenden, daß nunmehr die Gefahr besteht, die Reichsbahn werde unter Ausnutzung ihrer Monopolstellung, nachdem die strenge Haftung in Wegfall gekommen ist, ihre Anstrengungen zur Verhütung von Schadensfällen vernachlässigen. Abgesehen von allen anderen Erwägungen gegen einen solchen Einwand spricht hiergegen schon die Tatsache, daß von einer Monopolstellung der Eisenbahn heute kaum mehr die Rede sein kann. Bei dem ständigen Anwachsen des Kraftfahrzeugverkehrs und des Flugverkehrs muß die Reichsbahn schon aus Gründen des Wettbewerbs ihre Anstrengungen immer noch vermehren, um mit diesen Verkehrsmitteln Schritt zu halten[35]).

2. Beim Kraftfahrzeug.

Seit dem Erlaß des KFG sind ebenso wie seit der Schaffung des RHG viele Jahre vergangen. Während im Jahre 1909 das Kraftfahrzeug noch vielfach als Luxusfahrzeug anzusehen war, hat sich das namentlich in der Nachkriegszeit grundsätzlich geändert. Heute gehört das Kraftfahrzeug zum unentbehrlichen Bestandteil vieler Erwerbszweige. Die Anzahl der Fahrzeuge hat sich seit damals mehr als verhundertfacht. Die technischen Voraussetzungen erfuhren unzählige Verbesserungen. Stellt man ein Fahrzeug aus dem Jahre 1909 neben ein solches von heute, so wird, abgesehen von der veralteten Form, der Unterschied sofort offenbar, ohne daß es hier besonderer technischer Kenntnisse bedarf. Das heutige Fahrzeug ist mit der Straße geradezu verwachsen, wodurch die Straßenlage und damit die Fahrsicherheit außerordentlich verbessert wurde. Das umsomehr, als auch die Straßen von einst nicht mehr mit den heutigen zu vergleichen sind. Hinzu kommt die Schaffung neuer Federsysteme, hochwertiger Stoßdämpfer und die Einführung der Niederdruckreifen an Stelle des einstigen Hochdruckreifens. Die Warnsignale sind eindringlicher und vor allem leichter zu bedienen. Die Vierradbremse, die bei vielen Kraftfahrzeugen heute durch gleichmäßig wirkenden Öldruck betätigt wird, ist an Stelle der durch Drahtseil oder Gestängezug wirkenden Hinterradbremsen von früher getreten. Die Kontrolle der Fahrtüchtigkeit der Fahrzeuge durch die Polizei ist streng und genau. Und nicht zuletzt macht die Verkehrserziehung des modernen Menschen immer mehr Fortschritte. Gerade diese Tatsache steht dem möglichen Einwand entgegen, daß sich der Verkehr heute aber auch in ganz anderem Maße entwickelt habe und dadurch die geringer gewordene Gefährlichkeit des einzelnen Fahrzeugs wieder wettgemacht sei. Hierauf kommt es jedoch nicht an. Wesentliche Voraussetzung der Haftung kann, wie immer wieder zu betonen ist, nur die höhere Gefährlichkeit des einzelnen Fahrzeugs an sich sein. Die Vermeidung von Gefahren, die durch den erhöhten Verkehr entstehen, obliegt nicht dem einzelnen Fahrzeughalter oder -führer, sondern das ist Sache der Polizei. Es kann mithin nicht geleugnet werden, daß die Voraussetzungen, die zum Erlaß des KFG geführt haben, wesentlich andere geworden sind.

Zur Zeit der Schaffung des KFG blickte man auf eine fast 40jährige Praxis in der Anwendung des RHG zurück. Man hatte erkannt, welche

35) Am Schlusse der Arbeit folgt ein Vorschlag, wie die neu einzuführende Verschuldenshaftung gesetzlich zu verankern ist.

Mängel gerade die Einführung des Begriffes der höheren Gewalt ergeben hatte und bemühte sich deshalb, den Haftpflichtbestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes eine Fassung zu geben, die eine Auslegungsmöglichkeit wie beim RHG von vornherein unmöglich machen sollte. Während die Haftung nach dem RHG noch eine fast reine Erfolgshaftung darstellt, nähert sich die Haftung nach dem KFG schon wesentlich dem Verschuldensprinzip. Man darf gerade in diesem Zusammenhang nicht vergessen, daß zwischen den beiden Gesetzen der Erlaß des BGB liegt, das von wenigen Ausnahmen abgesehen, ganz auf dem Boden des Verschuldensprinzips steht und in der Anwendung des Begriffs der höheren Gewalt sehr sparsam gewesen ist, und ganz davon absieht, den Begriff irgendwie näher zu erläutern.

Bis zum Erlaß des KFG regelte sich die Haftung der Kraftfahrzeuge nach dem BGB. Aber genau wie einst bei der Eisenbahn, mehrten sich bald die Stimmen, die die Gefährlichkeit des neuen Verkehrsmittels nicht genug schildern konnten und nach einer verschärften Haftung verlangten. Das führte dazu, daß bereits im Jahre 1906 durch den Reichskanzler der Entwurf eines Gesetzes „über die Haftpflicht für den bei dem Betriebe von Kraftfahrzeugen entstandenen Schaden" vorgelegt wurde. Darin war noch die Bestimmung enthalten, daß die Haftpflicht ausgeschlossen sein sollte, wenn der Unfall durch höhere Gewalt entstanden sei[36]). Diesem Entwurf steht ein Gegenentwurf von Isaac[37]) gegenüber, der den Ausdruck höhere Gewalt vermeidet und dafür eine Anzahl von haftungsausschließenden Tatsachen aufzählt. Der Vorschlag Isaacs stand noch nahezu gänzlich auf dem Boden des Verschuldensprinzips. Ein zweiter Regierungsentwurf[38]) im Jahre 1908 schloß sich dem Vorschlag Isaacs im wesentlichen an. In der endgültigen Fassung des KFG wurde dann aber durch den im Gesetz näher umschriebenen Begriff des äußeren Ereignisses die Haftung über das Verschulden hinaus erweitert. Interessant ist die Begründung, die zur Haftung nach dem KFG bei dessen Erlaß gegeben wurde[39]):

> „Die Lage des Automobilhalters ist in diesen Beziehungen von der eines anderen Fuhrwerksbesitzers nicht wesentlich verschieden. Würde ihm die unbeschränkte Gefährdehaftung auferlegt, so müßte ihn dies mit Verpflichtungen belasten, die häufig außer Verhältnis zu seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit stehen. Die hierin liegenden Bedenken sind um so gewichtiger, je mehr das Automobil von einem Luxusfahrzeug zu einem allgemeinen Beförderungsmittel wird, das den Erwerbszwecken weiterer Kreise dient. Zum Schutze gegen eine solche Belastung reicht auch die Haftpflichtversicherung nicht aus, denn die Versicherungsprämien würden bei einer derartigen Ausdehnung der Haftung eine so erhebliche Steigerung erfahren, daß in vielen Fällen von der Verwendung von Automobilen abgesehen werden müßte. Weiter kommt in Betracht, daß die Gefahren des Eisenbahnbetriebs zum großen Teil auf einem Zusammentreffen von Um-

---

36) Lechner, a. a. O. Seite 261 ff.
37) Ebenda.
38) Lechner, a. a. O. Seite 261 ff.
39) Ebenda.

ständen beruhen, die sich nicht voraussehen und bei der bedeutenden Geschwindigkeit, mit der die Eisenbahntransporte bestimmungsgemäß in festen Gleisen fortbewegt werden müssen, durch den Führer auch nicht verhüten lassen. Diese Gefahren sind vom Eisenbahnbetrieb unzertrennlich und müssen daher vom Unternehmer getragen werden. Auf die Kraftfahrzeuge treffen diese Gesichtspunkte nicht im gleichen Maße zu. Insbesondere lassen sich bei der großen Lenkbarkeit der Fahrzeuge Unfälle in der Regel vermeiden, sofern der Führer seiner Aufgabe vollkommen gewachsen ist, namentlich die Geschwindigkeit im Fahren nicht übertreibt und sofern die Vorrichtungen an dem Wagen ihren Dienst ordnungsgemäß erfüllen. Wenn diese Voraussetzungen überall zuträfen, würde der Betrieb von Kraftfahrzeugen im allgemeinen für den Verkehr keine erheblich größeren Gefahren mit sich bringen als die Benutzung sonstiger Beförderungsmittel. Hieraus ergeben sich zugleich die Gesichtspunkte, unter denen die Verantwortlichkeit des Automobilhalters zu regeln ist, wenn sie den besonderen Gefahren entsprechen soll, die das Automobil für den Verkehr herbeiführt."

Bei aufmerksamer Betrachtung dieser Begründung muß man fast zu der Frage kommen, ob die Haftung, wie sie im KFG ausgesprochen ist, nicht viel schärfer ausfiel als tatsächlich beabsichtigt war. Diese Ausführungen lassen sehr viel Verständnis für eine gerechte Anpassung an die Anforderungen des technischen Fortschritts erkennen und sind durchaus geeignet, die Grundlage für eine Fortentwicklung des Haftpflichtrechts abzugeben. Vor allem aber zeigt diese Begründung, weshalb man nicht die gleichen Grundsätze für die Kraftfahrzeuge aufstellte, wie für die Haftung der Eisenbahn: man sah im Automobil ein weniger gefährliches Verkehrsmittel, als es die Eisenbahn darstellt. Darin mag nun allerdings eine Verkennung der typischen Gefahren der Kraftfahrzeuge liegen, die gerade zur damaligen Zeit wenigstens ebenso groß waren wie bei der Eisenbahn. Oder aber man erkannte die Gefahren an sich, hatte durch die Auslegung, die das RHG gefunden hatte, jedoch die Erfahrung gemacht, daß dem Kraftfahrzeughalter unmöglich diese erschwerten Haftungsbedingungen auferlegt werden konnten. Das geht denn auch aus der Begründung hervor; denn dort haben wirtschaftliche Erwägungen mitgesprochen, indem man sich sagte, daß für den Halter eine so verschärfte Haftung einfach untragbar sei, da dann die zu zahlenden Versicherungsprämien in keinem Verhältnis mehr zur Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugs stünden.

Das Ergebnis ist nun aber heute die Tatsache, daß die Haftpflicht zweier so wichtiger Verkehrsmittel, wie es die Eisenbahn und die Kraftfahrzeuge darstellen, nach wesentlich verschiedenen Gesichtspunkten gehandhabt wird. Vergleicht man, ohne einmal die Ursachen näher zu betrachten, die Zahl der Unfälle, so ergibt sich, daß die im Verkehr mit Kraftfahrzeugen sich ereignenden Unfälle die Zahl der Unfälle bei der Eisenbahn einschließlich derer bei Klein- und Straßenbahnen um ein Vielfaches übersteigt. Man könnte daher zu dem Schluß kommen, daß es wohl Berechtigung hat,

die strenge Haftung der Eisenbahnen zu mildern, die der Kraftfahrzeuge aber beizubehalten oder gar zu verschärfen.

Es gehen jedoch Bestrebungen dahin, auch für die Kraftfahrzeuge eine noch mildere Haftung zu erreichen und das heißt praktisch, auch für Kraftfahrzeuge die Verschuldenshaftung einzuführen. Bei der Tagung der Akademie für Deutsches Recht im März 1935 wurde einhellig festgestellt[40]), daß der gegenwärtige Rechtszustand, wie er durch Gesetz und Rechtsprechung geschaffen wurde, nicht mehr tragbar sei. Der Gesetzgeber habe durch die neue Reichsstraßenverkehrsordnung zum Ausdruck gebracht, daß alle Verkehrsteilnehmer die gleiche Sorgfalt anzuwenden haben. Diese Rechtsgleichheit deute jedoch auf das Erfordernis einer Änderung der bestehenden Haftungsgrundsätze hin. Es wird als Hemmung des vom Führer angestrebten Kraftfahrwesens angesehen, daß der Kraftfahrer im Gesetz einer verschärften Schadenshaftung unterliegt, und daß in der Rechtsprechung Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers gestellt werden, die ihm einseitig von vornherein die gesamte Haftung für die durch den Verkehr hervorgerufenen Gefahren auferlegt. Durch diese Rechtsprechung sei der Kraftfahrer häufig gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern stark benachteiligt worden.

Die Ausführungen des Ausschusses lassen Bestrebungen erkennen, die auf eine Milderung der Haftung des Kraftfahrzeughalters in Richtung auf die übliche Verschuldenshaftung hinzielen. Zwar sind die Stimmen, die sich für eine Wiedereinführung des Verschuldensprinzips einsetzten, noch nicht sehr zahlreich, wohl deshalb, weil sich diese Frage beim Kraftfahrzeug von recht entgegengesetzten Gesichtspunkten aus betrachten läßt. Da die Zahl der im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugen sich ereignenden Unfälle erheblich groß ist, könnte man befürchten, die Milderung der Haftung könne eine gewisse Sorglosigkeit im Gefolge haben und daher die Unfallziffern noch ansteigen. Derartige Überlegungen verschieben jedoch das Bild. Die immer wieder zu erhebende Frage lautet: Ruht dem einzelnen Fahrzeug eine Gefährlichkeit inne, die, auch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt, d. h. bei Abwesenheit jeglichen Verschuldens, so groß ist, daß Unfälle entstehen müssen? Und darauf kann die Antwort nur verneinend ausfallen. Bei dem technischen Stand der heutigen Fahrzeuge, den einheitlichen Verkehrsregeln und den vielerlei Möglichkeiten, die der Erkennungsdienst heute hat, um die Ursachen, Schuldfrage usw. bei einem Unfall genauestens nachzuprüfen, wird sich in jedem Falle ein Verschulden nachweisen lassen, soweit ein solches überhaupt vorhanden ist. Es kann in der Regel nur noch ein Unfall entstehen, wenn die erforderliche Sorgfalt außer acht gelassen wird, es sei denn, es wirkten Naturereignisse oder Verschulden Dritter in den Betriebskreis hinein. In diesem Falle mußte aber der Kraftfahrzeughalter auch bisher haften.

Trotzdem also fast allgemein die Ansicht verbreitet ist, daß die Haftung nach § 7 KFG veraltet und nicht mehr tragbar ist, lassen sich gerade neuerdings, je näher der Zeitpunkt heranrückt, in dem eine gesetzliche Neuregelung

40) Vgl. Akad. f. Dt. Recht, 1935 Seite 207.

nicht mehr zu umgehen ist, Stimmen hören, die sich gegen die Einführung der Verschuldenshaftung für Kraftfahrzeughalter wenden.

Gerade von der Stelle, die die Neuschaffung der Haftpflichtgrundsätze maßgeblich beeinflussen wird, aus dem Reichs- und Preußischen Verkehrsministerium, wendet man sich gegen die Einführung der Verschuldenshaftung für Kraftfahrzeuge. In einem im November 1937 erschienenen Aufsatz wendet sich Staatssekretär Koenigs[41]) gegen die Einführung der Verschuldenshaftung für Kraftfahrzeuge mit der Behauptung, die dem Gefährdungsprinzip des KFG folgende Rechtsprechung habe sich durchaus nicht zum Nachteil des Kraftfahrzeughalters ausgewirkt. Die „autofeindlichen" Reichsgerichtsurteile stützten sich größtenteils auf die Verschuldenshaftung des BGB und nicht auf die Gefährdungshaftung nach dem KFG. Das Reichsgericht habe in seiner ständigen Rechtsprechung die Sorgfalspflicht so hoch geschraubt, daß die dem Reichsgericht folgenden Instanzgerichte durchweg zur Feststellung eines Verschuldens gelangen konnten. Man könne daher eher sagen, daß die Gerichte dem Kraftfahrzeughalter durch die Anwendung des BGB die ihm nach dem KFG zustehende Beschränkung der Haftpflicht auf Höchstsummen genommen und ihm Lasten aufgebürdet habe, die er nach den Haftpflichtbestimmungen des KFG nicht hätte tragen sollen. Es sei daher zweifelhaft, ob die Einführung der Verschuldenshaftung der richtige Weg sei, obwohl eine Änderung der geltenden Haftpflichtbestimmungen an sich angebracht sei. Denn der Kraftfahrer müsse als Teilnehmer des Verkehrs nach gleichem Recht behandelt werden wie der Fußgänger, Radfahrer, Führer von Pferdefuhrwerken, die Straßen- oder Kleinbahn. Das Kraftfahrzeug sei kein Luxusgegenstand, jeder Volksgenosse habe ein Recht darauf und oft sei es eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Werde der Verkehr als eine Funktion unseres heutigen Lebens anerkannt, welcher sich niemand entziehen könne, müsse vielmehr ein jeder an dem Verkehr auf der Straße teilnehmen, so könne man nicht mehr fragen, ob es nach den Grundsätzen einer überirdischen Gerechtigkeit angemessen sei, den einen Verkehrsteilnehmer weiter als den anderen für Schäden haften zu lassen. Es sei allein zu überlegen, wie können Schäden ausgeglichen werden, die den einzelnen Verkehrsteilnehmer in unbestimmter Schicksalshaft treffen. Denn Verkehrsunfälle lassen sich selbst durch höchste Verkehrsdisziplin und -Erziehung nicht ganz vermeiden. Die Opfer des Verkehrs hätten jedoch kein Verständnis dafür, daß sie in der Wiedergutmachung der Schäden abhängig sein sollen von dem Nachweis, daß den Schädiger ein Verschulden trifft. „Wir müssen", so führt er wörtlich aus, „die Frage nach der Haftung im Verkehr und zwar ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Haftung des Kraftfahrzeughalters oder eines anderen Verkehrsteilnehmers handelt, lösen von der Verschuldensdogmatik römisch-rechtlicher Grundsätze und die Antwort suchen in dem Gedanken deutschrechtlicher Anschauung, daß die Gemeinschaft für die Opfer des Verkehrs einzutreten hat. Grund für die Verpflichtung zur Entschädigung ist der tatsächlich eingetretene Unfallserfolg, die Frage des Verschuldens muß für die Haftung ausscheiden".

41) Akad. f. Dt. Recht, 1937, Seite 620

Den Ausführungen von Koenigs, die offenbar den Zweck verfolgen, Anregung zu weiteren Vorschlägen zu geben, kann in verschiedenen Punkten nicht gefolgt werden. Er sagt selbst, daß eine Änderung der geltenden Haftungsbestimmungen angebracht sei, lehnt jedoch die Einführung der Verschuldenshaftung ab. Er sagt ferner, das Reichsgericht habe durch ständige Höherschraubung der Anforderungen an die Sorgfaltspflicht erreicht, daß man fast immer zur Feststellung eines Verschuldens kommen könne. Damit gibt er jedoch zu, daß die Grenzen zwischen dem Verschuldensprinzip und Gefährdungsprinzip im Kraftfahrzeugrecht flüssig sind und daß der Unterschied zwischen den beiden Haftungsprinzipien an sich schon sehr gering ist. Trotzdem denkt er an eine Milderung der Haftungsbestimmungen des KFG. Wenn aber der Unterschied schon so gering ist, dann läßt sich eine Milderung nicht erreichen, ohne die Grenzen noch mehr zu verwischen. Das aber würde auch nicht zu der erstrebten Klarheit führen und deshalb besteht schließlich keine andere Möglichkeit als entweder das geltende Recht beizubehalten oder aber das Verschuldensprinzip einzuführen. Die Ausführungen Koenigs' erwecken den Eindruck, als ob er im Verschulden eine Härte gegen den Autofahrer sieht. Dagegen muß jedoch entschieden Stellung genommen werden. Läßt sich ein Verschulden feststellen, dann kann die Haftung nicht scharf genug ausfallen, denn gerade hierin liegt ein wirksames Erziehungsmittel.

Auch der von Koenigs erhobene Einwand, man müsse sich von der römischen Verschuldensdogmatik loslösen, kann hier nicht durchschlagen. Unser gesamtes Zivilrecht baut in der Mehrzahl aller Schadensersatzfälle auf dem Verschuldensprinzip auf und dieses hat sich als richtige Haftungsform bewährt. Man kann einen an sich richtigen Gedanken nicht deshalb verwerfen, weil er nicht im eigenen Volke geboren wurde. Erweist sich eine Überlegung als verwertbar und nützlich, auch wenn sie dem Gedankengut eines anderen Volkes entstammt, dann vergibt sich kein Volk etwas, sich dieselbe zu eigen zu machen. Es war in der Geschichte der Völker immer so, daß ein Volk vom anderen lernte. Nur wenn, wie zur Zeit der Rezeption, ein fremdes Recht fast in seiner Gesamtheit übernommen wird, ohne Überlegung, daß damit volksfremde Elemente in die Rechtsprechung getragen werden, die gerade im Gegensatz zu bisher geübten Bräuchen stehen, dann muß eine solche Nachahmung schärfstens verurteilt werden. Wir sind jedoch heute so weit, daß wir nicht mehr etwas übernehmen, nur um das Vorbild dem Vorbilde zuliebe nachzuahmen.

Es soll nicht behauptet werden, daß das Verschuldensprinzip als Ideallösung unseres Verkehrshaftpflichtrechts anzusehen ist, aber es ist Zweck dieser Ausführungen, festzustellen, daß im Verschuldensprinzip die Lösung zu sehen ist, die am ehesten zu befriedigenden Ergebnissen führt. Deshalb wird für sie eingetreten. Es ist somit nicht erforderlich, auf die weiteren Vorschläge Koenigs einzugehen, da sie lediglich Anregungen zur Auffindung neuer Wege darstellen sollen, als praktische Vorschläge jedoch, wie Koenigs selbst durchblicken läßt, kaum verwertbar sind.

Auch Würdinger[42]) wendet sich, indem er sich auf den altdeutschen Rechtssatz stützt, „wer die Gefahr zu beherrschen vermag, der soll sie auch

42) a. a. O. Seite 58 ff.

tragen", gegen das „römisch-kanonische" Verschuldensprinzip. Nach seiner Ansicht ist die Gefährdungshaftung gerechtfertigt und auch beizubehalten. Er verfällt aber in den gleichen Fehler wie Koenigs, indem er sagt: „Aber noch mehr sie" (die Gefährdungshaftung. Der Verf.) „ist vom Standpunkt der Rechtspraxis aus von der Verschuldenshaftung gar nicht weit entfernt. Nach dem Gesetz haftet der Fahrer dann nicht, wenn der Unfall auf einem unabwendbaren Ereignis beruht, oder umgekehrt, der Fahrer haftet nur dann, wenn objektiv durch ihn der Unfall hätte vermieden werden können. Damit hat das Gesetz klar auf die Beherrschbarkeit der Gefahr abgestellt, zu der auch selbstverständlich die gute Beschaffenheit des Fahrzeugs gehört. Vermochte nun im Einzelfall der Fahrer diese Gefahr nicht zu beherrschen, so liegt aber darin bereits der leiseste Grad von Fahrlässigkeit. Unter diesem Gesichtspunkt mag der Gegensatz von Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung als ein theoretischer erscheinen".

Würdinger stellt mit diesen Worten jedoch seinen eigenen Vorschlag in Frage. Denn wenn der Unterschied zwischen Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung nur ein theoretischer ist, warum wendet er sich dann gegen die Einführung des Verschuldensprinzips, das den Vorteil für sich hat, Klarheit in der Rechtsprechung zu erzielen und so umstrittene Begriffe wie das „unabwendbare Ereignis", überflüssig werden zu lassen?

Auch Fischer[43]) nimmt Stellung gegen die Einführung der Verschuldenshaftung. Verschulden und Verschuldensbeweis als Voraussetzungen für das Bestehen und die Verwirklichung des Schadensersatzanspruchs führten in einer Zeit der technischen Gefahr leicht zu unbilligen Ergebnissen. Er stellt eine Betrachtung über die Möglichkeit der Erhöhung der Bedienungssorgfalt an und kommt zu dem Ergebnis, derselben seien Grenzen gesetzt, so daß Verschuldenshaftung nicht ausreiche. Seine Ausführungen gehen jedoch weit über das Ziel hinaus. Sie überschätzen die Anforderungen, die die Verkehrsmittel an die Sorgfaltspflicht stellen, erheblich. Gerade das Autofahren stellt an den Durchschnittsmenschen keine höheren Anforderungen, als tatsächlich erfüllbar sind. Und bei der Reichsbahn und den Luftverkehrslinien ist die Auslese der Angestellten eine so sorgfältige, daß dieselben auch dort auf Grund der besonderen Schulung jeder erforderlichen Sorgfalt gewachsen sind. Durch derartige theoretische Untersuchungen, die an den praktischen Erfahrungen vorbeigehen, kann eine Lösung der Frage: „Gefährdungshaftung oder Verschuldenshaftung" nicht erreicht werden. Fischer behauptet dann ferner, die Kraftfahrer hätten zivilrechtlich nichts gegen die Gefährdungshaftung einzuwenden, nur die erhöhte Sorgfaltspflicht, die im Strafverfahren von ihnen verlangt werde, sei untragbar. Er geht daher von der strafrechtlichen Seite aus an das Problem heran. Dieser Weg ist aber abzulehnen. Schon in der frühesten Rechtsentwicklung der Völker kam man, wie im ersten Teil gezeigt wurde, zu der Erkenntnis, daß zivil- und strafrechtliche Grundsätze getrennt zu behandeln sind. Und an diesen Grundsätzen ist festzuhalten, da eine Vermengung beider Rechtsgebiete zu unübersehbaren Schwierigkeiten führen würde.

---

43) a. a. O. Seite 438 f.

Fischer stellt weiter die Behauptung auf, psychologisch exakte Fahrlässigkeitsbeurteilung würde unter dem Verschuldensrecht in einer Anzahl von Schadensfällen auf allen Gebieten, nicht nur denen des Verkehrswesens, zu einer grotesken Verneinung des Schadensersatzanspruchs führen. Auch das ist nicht richtig. Wie unten gezeigt wird, führt eine exakte Fahrlässigkeitsbeurteilung gerade im Verkehr mit Kraftfahrzeugen durchaus zu billigen Ergebnissen. Fischer schlägt vor, das Übel an der Wurzel zu packen und für die ausgesprochenen Verkehrs- und Betriebsgefahren die Verschuldenshaftung gänzlich preiszugeben und statt ihrer zu einer echten Verursachungshaftung zu gelangen, d. h. also zu einer Haftung, die nur durch wirklich höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Geschädigten auszuschließen wäre. Vergegenwärtigt man sich aber noch einmal all das oben Gesagte über den Begriff der höheren Gewalt, und die Art, wie das Reichsgericht sich seiner bediente, so muß man fragen, wie Fischer mit einem neuen Begriff der „wirklich höheren Gewalt" das Problem zu lösen gedenkt. Fischer scheint nicht erkannt zu haben, daß die Bestrebungen auf eine Milderung der Haftpflichtgrundsätze des KFG und nicht auf eine Verschärfung hinzielen.

Die Forderung auf Haftungsmilderung wird vor allem auf dem in der neuen Straßenverkehrsordnung aufgestellten Grundsatz der Verkehrsgemeinschaft aufgebaut[44]). Vor allem ist es Trendel, der sich diesen Gesichtspunkt zu eigen macht. Die Möglichkeit einer Unfallverursachung beruhe heute in erster Linie nicht mehr auf dem objektiven Sachverhalt der Teilnahme am Verkehr an sich und der jeweiligen Form dieser Teilnahme als Fußgänger, Fuhrwerklenker, Kraftfahrer oder Radfahrer; im Vordergrund stehe heute als Unfallsursache das subjektive Moment des verantwortungslosen Verhaltens der Teilnehmer und der gefahrerzeugenden Fahrlässigkeit, mit der der Einzelne sich im Verkehr bewegt. Ausgehend von § 25 der RStrVO, welche die Gleichstellung aller Verkehrsteilnehmer bestimme, wendet er sich dagegen, daß dem Kraftfahrer verschärfte Bedingungen auferlegt werden, wie es in § 7 KFG der Fall sei. Er empfiehlt Aufnahme folgender Bestimmung in einem neu zu schaffenden KFG:

> „Wer an dem öffentlichen Verkehr teilnimmt, ohne die nach den Umständen des Falles gebotene und von der jeweiligen Verkehrslage geforderte, größtmögliche Sorgfalt zu beobachten, ist ohne Rücksicht auf die Art seiner Teilnahme, wenn durch sein Verhalten ein Unfall verursacht wird, dem Verletzten zum Schadensersatz verpflichtet".

Er sieht also gänzlich von der bisher festgelegten Halterhaftung ab und es soll nur der haften der sich im Verkehr bewegt. Um aber eine Schadensersatzleistung sicherzustellen, schlägt er vor, daß positiv gesetzlich eine zusätzliche Haftung des wirtschaftlich stärkeren Fahrzeughalters für ein Verschulden des Führers im Straßenverkehr eingeführt werde, ohne daß dem Halter ein Entlastungsbeweis möglich sein solle.

---

44) Tagung der Akad f. Dt. Recht, a. a. O.; Trendel, Ztschr. d. Akad. f. Dt. Recht, 1936 Seite 1000 ff; Fr. Müller, ebenda 1935 Seite 807, 808.

Trendel scheut sich offensichtlich, einfach und klar die Forderung aufzustellen, die Schuldhaftung für Kraftfahrzeuge einzuführen, wie er es in einem früheren Aufsatz getan hat[45]). Stattdessen schlägt er einen Gesetzestext vor, der u. a. mit dem Grundsatz der „größtmöglichen Sorgfalt" arbeiten soll, also einen Begriff, der mit dazu beigetragen hat, der Rechtsprechung die Handhabe zu geben, die Verantwortlichkeit des Kraftfahrers sehr streng zu gestalten. Auf der einen Seite bekämpft also Trendel etwas, was er auf der anderen Seite für seine eigenen Vorschläge als Argument verwendet. Mit solch schwer bestimmbaren Begriffen, wie es diese „größtmögliche Sorgfalt" zu allen Zeiten war, kann eine einheitliche zweckmäßige Regelung nicht erzielt werden. Trendel geht aber noch weiter, diese größtmögliche Sorgfalt soll auch noch von den Umständen des Falles und der jeweiligen Verkehrslage abhängen, womit unzähligen Auslegungsmöglichkeiten erneut der Weg geebnet wird.

Weiter als Trendel geht Lechner[46]), der die Gedankengänge, die zu den Haftungsgrundsätzen des § 7 KFG geführt haben, für die Zeit ihrer Schaffung anerkennt, aber verlangt, daß die Einstellung in einem Zeitpunkte anders sein müsse, wo der Motor sozusagen den öffentlichen Verkehr beherrsche. Daher sei mit Recht die Ansicht vertreten, daß heute das starre Gefährdungshaftungsprinzip mit der sehr problematischen Entlastungsmöglichkeit des unabwendbaren Ereignisses nach 25 bezw. 29 Jahren keine Berechtigung mehr habe. Er verlangt daher die Haftung des Halters zweckmäßigerweise auf die Grundsätze des BGB, d. h. also auf die Schuldhaftung abzustellen. Es sei dabei unschwer, noch ein Moment einzufügen, das gegebenenfalls die Lage des Geschädigten erleichtere. Der bisher dem Schädiger zugebilligte Entlastungsbeweis unter Zugrundelegung des unabwendbaren Ereignisses habe, wie die Praxis zeige, in allzu geringem Maße die Möglichkeit geboten, den Kraftfahrer zu seinem Rechte kommen zu lassen. Um nun die als Grundsatz proklamierte sogenannte Verschuldenshaftung nicht allzu unerträglich für die übrigen Verkehrsteilnehmer sich auswirken zu lassen, schlägt er vor, den von der Rechtsprechung entwickelten Beweis des ersten Anscheins in die gesetzliche Regelung aufzunehmen. Sei der Tatbestand so unklar, daß nicht einmal unter Anwendung dieses Grundsatzes ein Verschulden des Kraftfahrers festgestellt werden könne, dann bedeute es nach richtigen Rechtsgrundsätzen auch keine Ungerechtigkeit, wenn eine Verurteilung nicht erfolgen könne. Komme aber der Richter nach dem Grundsatz des prima facie-Beweises zu der Ansicht der Haftung des Kraftfahrers, dann stünde diesem immer noch die Möglichkeit des Gegenbeweises offen.

Bemerkenswert an Lechners Vorschlag ist die Forderung auf Rückkehr zum Verschuldensprinzip. Bedenklich ist jedoch, den Beweis des ersten Anscheins als Regel aufzunehmen. Zuzustimmen ist seinem Vorschlag in dem Punkte, daß dann keine Verurteilung erfolgen soll, wenn ein Verschulden nach Lage der Dinge nicht festzustellen ist. Damit ist die Gefährdungshaftung beseitigt. Fraglich ist jedoch der Beweis des ersten Anscheins, denn in vielen Fällen wird, wie die Erfahrung lehrt, wenigstens bei einem

---

45) Vgl. Ztschr d. Akad. f. Dt. Recht, 1935, Seite 159.
46) a. a. O.

Nichtkraftfahrer die Beurteilung des ersten Eindrucks zu Ungunsten des Kraftfahrers ausfallen, ohne daß diesen tatsächlich das mindeste Verschulden zu treffen braucht, und ohne daß es ihm möglich ist, seine Schuldlosigkeit nachzuweisen. Um dem Richter ein solch schwerwiegendes Maß der Beweiswürdigung zu geben, müßte jeder Richter nicht nur Auto fahren können, wie es ja teilweise schon durchgeführt ist, sondern darüber hinaus große Erfahrung als Selbstfahrer besitzen, um alle Arten vorkommender Unfälle beurteilen zu können. Und auch dann würde die Beurteilung meist noch eine subjektive bleiben, und in vielen Fällen würde der Instanzenzug in gang gesetzt, was, wie die Rechtsprechung des Reichsgerichts zeigt, noch immer zu einer Verschärfung der Anforderungen führte. Dem Kraftfahrer wäre damit nicht geholfen. Dann ist es schon besser, dem Schädiger von vornherein die Beweislast aufzubürden. Denn dann ist Einheitlichkeit und Klarheit geschaffen, und es ist Gewißheit gegeben, daß die Schuldfrage von jedem Richter unter gleichen Gesichtspunkten geprüft wird.

Die Entwicklung der Kraftfahrzeuge verlangt zweifellos eine Änderung der Haftpflichtbestimmungen. Darüber hinaus sind im KFG Vorschriften enthalten, die sich durch nichts mehr rechtfertigen lassen. So z. B. der Wegfall der verschärften Haftung für Insassen oder mitbeförderte Sachen, ferner für Kraftfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit unter 20 km in der Stunde, (§ 8 Ziff. 1 und 2 KFG) und für Kleinkrafträder unter 200 ccm. Bei der milderen Haftung für Insassen und mitbeförderte Sachen mögen Erwägungen mitgewirkt haben, wie sie Müller-Erzbach bei der Aufstellung des Grundsatzes der Gefahrtragung[47]) entwickelte. Bei der Verbreitung, die das Kraftfahrzeug seit dem Erlaß des KFG gefunden hat, entbehrt jedoch eine solche Bestimmung der Berechtigung, solange das Prinzip der Gefährdungshaftung für andere Unfälle noch Anwendung findet, zumal sie auch im Gegensatz zur Insassenhaftung bei der Reichsbahn steht. Die Erfahrung hat ferner gelehrt, daß Fahrzeuge, die unter 20 km in der Stunde Geschwindigkeit entwickeln, auf Grund ihres großen Gewichtes, das sie schwerer abbremsen läßt, sich in ihrer Gefährlichkeit nicht wesentlich von anderen Kraftfahrzeugen unterscheiden. Ganz unbegründet ist die mildere Behandlung der Krafträder unter 200 ccm, da diese heute Geschwindigkeiten bis zu 100 km in der Stunde entwickeln können und daher auch hier kein Unterschied mit stärkeren Krafträdern besteht.

Es erübrigt sich jedoch, derartige Sonderregelungen aufzustellen, wenn man sich dazu entschließt, auch für Kraftfahrzeuge die Verschuldenshaftung einzuführen. Die Entwicklung der letzten Jahre brachte einen ungeheuren Aufschwung im Kraftfahrzeugverkehr. Das Straßenbild wird vom Kraftfahrzeug beherrscht. Aber noch ist hier kein Ende erreicht. Durch Schaffung eines Volkswagens soll auch hier den weniger bemittelten Bevölkerungsschichten die Möglichkeit geboten werden, in den Besitz dieses neuzeitlichen Verkehrsmittels zu gelangen. Eine solche Entwicklung darf jedoch nicht durch übermäßige Haftbarkeit gehemmt werden. Vor allem muß bezüglich der Haftung Klarheit geschaffen werden. Eine solche Klarheit besteht aber heute nicht. Von Fall zu Fall wird auf Entscheidungen der

---

47) Vgl. oben Teil II.

höchsten Gerichte zurückgegriffen, die niemals autofreundlich waren. Eine einheitliche Linie kann letzten Endes nur duch Einführung des Verschuldensprinzips erreicht werden, da in allen anderen Haftungsarten immer wieder mit Begriffen gearbeitet werden muß, die zu einer übermäßigen Haftungsverschärfung führen. Wie bereits geschildert, ist der Unterschied zwischen der vom Gesetzgeber gewollten Haftung nach dem KFG und der Verschuldenshaftung nicht so groß, daß noch ein Zwischenstadium geschaffen werden könnte. Die strenge Durchführung der Verschuldenshaftung hat den Vorteil der Einheitlichkeit für sich und muß bei dem technischen Stand der heutigen Kraftfahrzeuge und der erschöpfenden Verkehrsvorschriften als Haftungsprinzip genügen. Es sind keine Fälle mehr denkbar, in denen ein Unfall ohne Verschulden entstehen könnte, es sei denn, es liegt das Verschulden eines Dritten oder ein Naturereignis vor. Fehler in der Beschaffenheit eines Fahrzeugs oder Versagen seiner Vorrichtungen werden immer auf ein Verschulden des Kraftfahrers zurückzuführen sein, und im übrigen liegt beim Entstehen eines Unfalls stets ein Verstoß gegen die Verkehrsvorschriften und somit ein Verschulden vor. Selbst Unfälle, die durch Regenglätte, Glatteis oder Nebel usw. entstehen, können in den meisten Fällen dem Kraftfahrer als Verschulden zugerechnet werden, da er sich die Erfahrungen die im Kraftfahrzeugverkehr im Laufe der Jahre gesammelt wurden, selbstveständlich zu eigen machen muß und ein Handeln gegen diese Erfahrungen immer als Fahrlässigkeit auszulegen ist. Gerade durch diesen neuen Gesichtspunkt kann die bisher verlangte „erhöhte Sorgfaltspflicht" für die Zukunft ausgeschlossen werden.

Bedient sich ein Kraftfahrzeughalter eines oder verschiedener Fahrer, so wird man sich über § 831 BGB stets auch an ihn halten können. Im Interesse des Geschädigten ist in diesem Falle allerdings zu erwägen, dem Halter die Möglichkeit eines Exkulpationsbeweises zu nehmen.

Um nun aber nach festgestellter Haftpflicht unbedingt auch zu einer Verwirklichung der Schadensersatzansprüche des Geschädigten zu kommen, muß weiterhin verlangt werden, daß für jeden Kraftfahrzeugbesitzer der Versicherungszwang eingeführt wird. Bestrebungen in dieser Richtung machen sich in letzter Zeit mehr und mehr geltend.

So ist es vor allem Würdinger[48]), der sich eingehend mit der Frage: Zwangsversicherung oder Versicherungszwang befaßt. Er stützt seine Ausführungen auf einen Erlaß des Reichs- und Preußischen Verkehrsministers vom 11. Juli 1936, in dem es heißt[49]): „Verursacht ein Kraftfahrer, der nicht gegen Haftpflicht versichert ist, einen Schaden, den er nicht zu decken vermag, so ist er als unzuverlässig und ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen zu betrachten. Ihm ist der Führerschein zu entziehen". Würdinger kommt bei seinen Untersuchungen zu dem Ergebnis, der Versicherungszwang, d. h. der Zwang zum Abschluß eines Vertrages bleibe der Idee der Haftpflichtversicherung treu. Durch die Zwangsversicherung mit ihrer umfassenden Schadensdeckung dagegen würde die Idee und der Begriff der Haftpflichtversicherung umgebogen in eine allgemeine Unfall-

48) DR. 1937, Seite 58 ff.
49) Zeitschr. d. Akad. f. Dt. Recht 1935 Seite 496.

versicherung zugunsten jedermanns. Er entscheidet sich daher für Versicherungszwang, weil bei der Zwangsversicherung nur durch umfassende Reglementierung zu erreichen sei, was beim Versicherungszwang erheblich vermindert sei.

Bereits im Jahre 1936 hat sich Schneider[50]) für die gesetzliche Regelung der Zwangsversicherung eingesetzt, wie das bereits in Dänemark, Schweden, Norwegen und Österreich der Fall sei. Eine solche Pflichtversicherung käme auch dem Kraftwagenhalter zugute Die Versicherung müsse innerhalb der Grenzen der Deckungssumme dem Verletzten unmittelbar gegenüber zur Schadloshaltung verpflichtet sein, damit der Verletzte unmittelbar gegen die Versicherungsgesellschaft klagen könne.

Auch Römer[51]) setzt sich für die Zwangsversicherung ein. Er geht noch weiter, indem er für eine entsprechende Regelung in allen Verkehrsgesetzen ist; denn ein Grund zur unterschiedlichen Behandlung in den verschiedenen Verkehrsgesetzen besteht nicht. Die verschiedene Gefährdung durch die einzelnen Verkehrsmittel könne kaum noch herangezogen werden. Auch die Rücksichtnahme auf die verschiedene Leistungsfähigkeit der Ersatzverpflichteten würde ebenfalls ausscheiden, wenn überall ein Vesicherungszwang bestünde.

Zwar hat eine Ausschußsitzung der Akademie für deutsches Recht am 28. Juni 1935 in München[52]) noch festgestellt, daß es von besonderem Interesse sei, daß man in einigen Staaten des Auslandes mit der Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung ungünstige Erfahrungen gemacht habe, und es bestünden Zweifel, ob die erstrebten Ziele erreichbar seien. Die inzwischen eingetretene Entwicklung hat aber gezeigt, daß das Bedürfnis nach Einführung des Versicherungszwangs erheblich gestiegen ist. Es wäre daher im Interesse der Verkehrsicherheit begrüßenswert, wenn die Bestrebungen zur Schaffung einenr Zwangsversicherung zu einem baldigen Ergebnis gelangen würden.

3. Beim Luftfahrzeug.

Eine Änderung der geltenden Bestimmungen für die Haftung von Luftfahrzeugen ist nicht zu empfehlen. Hier befindet sich die Entwicklung noch zu sehr im Fluß. Auch die neueste Fassung des Luftverkehrsgesetzes vom 21. August 1936 ist nicht als endgültig anzusehen. Da der Luftverkehr immer mehr internationale Ausmaße annimmt, und nur dann erst seiner großen Aufgabe ganz gerecht werden kann, wenn die Luftnetze der einzelnen Länder zu einem die ganze Welt umspannenden Verkehrsnetz geworden sind, geht das Streben nach einer weltgleichen Vereinheitlichung des Luftverkehrsrechts[53]). Sei etwa einem Jahrzehnt sind internationale Ausschüsse an der Arbeit, um in Studien und Entwürfen, von denen einzelne schon geltendes Recht geworden sind, ein weltgleiches Luftrecht zu schaffen. Diese

---

50) DR. 1936, Seite 205 f.
51) Zeitschr. d. Akad. f. Dt. Recht 1937, Seite 306 f.
52) Ebenda 1935, Seite 496.
53) Vgl. Oppikofer, Zeitschr. d. Akad. f. Dt. Recht, 1935, Seite 816.

Bestrebungen haben selbstverständlich zur Folge, daß sich die einzelnen Staaten in der Bildung eigenen Rechts Beschränkungen auferlegen müssen. Das Kernproblem jedes Luftverkehrsgesetzes ist die Frage der Haftung. Gerade hier ist es jedoch dringendes Erfordernis, daß die innerdeutschen den internationalen Haftungsbestimmungen angepaßt werden. Die Notwendigkeit ergibt sich aus dem Ineinandergreifen der deutschen und der ausländischen Luftlinien im deutschen Verkehrsnetz. Es ist hier undenkbar, daß der Fluggast sich einmal an deutsche, dann wieder an internationale Haftungsbestimmungen halten muß, je nachdem, welche Beurteilung gerade vorgeschrieben ist Die Haftung nach dem deutschen Luftverkehrsgesetz unterscheidet sich jedoch wesentlich von dem Warschauer Lufttransportabkommen vom 30. November 1933. Während nach den §§ 19 ff LVG die Haftung noch als reine Erfolgshaftung anzusehen ist, finden wir im Warschauer Abkommen in den Artikeln 17 ff die Statuierung des Verschuldensprinzips mit Umkehrung der Beweislast. Wenn es auch nicht ratsam erscheint, im Luftrecht ebenfalls das Verschuldensprinzip einzuführen, da den Luftfahrzeugen eine Gefährlichkeit innewohnt, die die der anderen Verkehrsmittel noch erheblich übersteigt[54]), so muß doch eine Anpassung der deutschen Haftungsgrundsätze an die des internationalen Luftrechts erfolgen. Der Luftrechtsausschuß der Akademie für Deutsches Recht hat sich daher dafür ausausgesprochen[55]), die Gefährdungshaftung des § 19 LVG gegenüber den Fluggästen und Ladungsinteressenten auszuschließen, sofern der Luftfahrtunternehmer die Beförderung auf Grund genehmigter allgemeiner Beförderungsbedingungen übernommen hat. Dieser Vorschlag hat seinen Ausgangspunkt darin, daß die zuständigen Behörden nur solche allgemeinen Beförderungsbedingungen genehmigen, welche die Haftungsregelung des Warschauer Abkommens enthalten. Damit ist zwar eine gewisse Rechtsvereinheitlichung erreicht, sie geht jedoch auf Kosten der Beförderten und der Ladungs-Interessenten.

---

54) Dies wird z. B. von Wussow, DJT I Seite 91 bestritten.
55) Vgl. Oppikofer, a. a. O. Seite 818.

V.

Vorschläge zur gesetzlichen Neuregelung.

Da wir vor einer Umgestaltung unserer gesamten Zivilgesetzgebung stehen, der Zeitpunkt derselben aber noch sehr unbestimmt ist und wahrscheinlich noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, müßte die Neufassung der vorgeschlagenen Gesetzesänderungen einstweilen noch im Rahmen der alten Gesetze erfolgen.

Für § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes wird folgende Fassung vorgeschlagen:

„Der Unternehmer einer Schienenbahn ist zum Ersatze des Schadens verpflichtet, der im Betriebskreis seines Unternehmens durch Tötung oder Verletzung eines Menschen oder durch Beschädigung einer Sache entsteht.

Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Unternehmer beweist, daß weder ihn noch einen seiner Gehilfen ein Verschulden trifft.

Die Vorschriften über die unerlaubten Handlungen des Bürgerlichen Gesetzbuches finden mit Ausnahme des § 831 Abs. 1 Satz 2 entsprechende Anwendung".

Für die Neufassung des § 7 KFG wird folgender Wortlaut vorgeschlagen:

„Der Besitzer eines Kraftfahrzeugs ist zum Ersatze des Schadens verpflichtet, der durch sein Fahrzeug verursacht wird.

Eine Ersatzpflicht des Fahrzeugbesitzers tritt nicht ein, wenn er beweist, daß weder ihn noch einen seiner Gehilfen ein Verschulden trifft.

Die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches über unerlaubte Handlungen gelten entsprechend. Der § 831 Abs. 1 S. 2 BGB findet jedoch keine Anwendung".

Mit dieser Fassung des § 7 KFG müßten die §§ 8, 9 und 27 KFG in Wegfall kommen.

Zur Erzwingung der Zwangsversicherung für Kraftfahrer wäre eine entsprechende Strafandrohung in das Strafgesetzbuch aufzunehmen.

Lebenslauf.

Am 30. Mai 1910 wurde ich in Straßburg i. E. als Sohn des Kaufmanns Romeo Jansen und dessen Ehefrau Helene geb. Nießner geboren. In Frankfurt a. M. besuchte ich von Ostern 1917 bis Ostern 1920 die Holbein-Mittelschule, von Ostern 1920 bis Ostern 1921 die Sachsenhäuser Oberrealschule und von Ostern 1921 bis Ostern 1930 die Helmholtz-Oberrealschule in Karlsruhe in Baden, die ich mit dem Reifezeugnis verließ. Ich studierte dann in Frankfurt a. M., Heidelberg, München und wiederum Frankfurt a. M. Rechtswissenschaft und unterzog mich am 26. April 1935 der Ersten Juristischen Staatsprüfung. Seit dieser Zeit befinde ich mich in der Ausbildung als Referendar im Oberlandesgerichtsbezirk Frankfurt a. M.

Heini Jansen.